



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

**COMISSÃO PERMANENTE DE CONSTITUIÇÃO
JUSTIÇA E REDAÇÃO.**

NOVA REDAÇÃO

REF: PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 20/2022

AUTORIA: PREFEITO MUNICIPAL

**INSTITUI O PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE
RIBEIRÃO PRETO - PLANMOB/RP 2022**

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art 1º. Fica instituído, na forma do Anexo Único integrante dessa Lei, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto – PlanMob/RP 2022, em cumprimento ao disposto no artigo 5º, X da Lei Complementar nº 2.866, de 03 de abril de 2018, que aprovou o Plano Diretor do Município de Ribeirão Preto.

§ 1º. O PlanMob/RP 2022 é o instrumento de planejamento e de gestão da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto – PMMU, tendo por finalidade orientar as ações do Município no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte, que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender às necessidades atuais e futuras da mobilidade em Ribeirão Preto para os próximos 30 (trinta) anos, exigindo, para tanto, revisões conforme dispõe a presente Lei.

§ 2º. Para melhorar as condições de mobilidade urbana, o Poder Executivo priorizará a adequação do planejamento, o ordenamento e a operação da



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

circulação urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, em consonância com as políticas ambientais, de uso e ocupação do solo, de desenvolvimento econômico, de inovação e de gestão da mobilidade.

Art. 2º. O PlanMob/RP 2022, para os fins da PMMU, considera a mobilidade e a acessibilidade urbana como resultante da política de transporte e circulação combinada com a Política Municipal de Desenvolvimento Urbano estabelecida no Plano Diretor Estratégico do Município de Ribeirão Preto.

§ 1º. No PlanMob/RP 2022 foram adotados 3 (três) eixos fundamentais para orientar a análise e a definição das ações, instrumentos e projetos que serão implementados pelo Município nos próximos 30 (trinta) anos:

I - a mobilidade urbana como resultado de políticas públicas;

II - a organização do sistema de mobilidade urbana garantindo a prioridade dos modos não motorizados e do transporte público coletivo;

III - o reconhecimento da mobilidade urbana como política fundamental para a melhoria da qualidade ambiental.

§ 2º. O PlanMob/RP 2022, no âmbito da gestão ambiental, busca reduzir os impactos ambientais gerados pelo sistema de mobilidade urbana, em particular a minimização de poluentes veiculares por meio de ações que priorizem o combate à mudança do clima e à poluição do ar.

Art. 3º. Os anos-meta não citados na presente Lei serão definidos pela Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, em consonância com o Plano Diretor, podendo ser alterados desde que cumpridos as exigências da Lei.



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

Art. 4º. Sem prejuízo do estabelecido na Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e na Lei nº 2.866, de 2018, o PlanMob/RP 2022 é norteado pelos seguintes princípios:

- I** – acessibilidade universal;
- II** – desenvolvimento sustentável;
- III** – eficiência, eficácia e efetividade;
- IV** – equidade no acesso e no uso do espaço;
- V** – gestão democrática;
- VI** – justiça social;
- VII** – redução dos custos urbanos;
- VIII** – segurança nos deslocamentos.

Art. 5º. Para direcionar o PlanMob/RP 2022 no sentido de mantê-lo centrado nos princípios fundamentais elencados no artigo 4º desta Lei, foram observadas as seguintes diretrizes, as quais refletem demandas próprias de Ribeirão Preto:

- I** – mobilidade para pessoas;
- II** – transporte público coletivo de qualidade;
- III** – mobilidade ambientalmente sustentável;
- IV** – mobilidade inteligente;
- V** – eficiência logística;
- VI** – mobilidade metropolitana.

Art. 6º. Com o propósito de atingir as diretrizes enumeradas no artigo 5º desta Lei, o PlanMob/RP 2022 é orientado pelos seguintes e principais objetivos:

- I** – ruas acessíveis e seguras;



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

- II – cidade ciclável;
- III – uso racional do automóvel;
- IV – confiabilidade, conforto e conveniência do transporte público coletivo;
- V – modicidade tarifária do transporte coletivo;
- VI – baixo impacto ambiental do transporte urbano;
- VII – monitoramento da mobilidade urbana;
- VIII – transporte de cargas em harmonia com as atividades urbanas;
- IX – inclusão de usuários regionais aos sistemas de transporte local.

Parágrafo único. Os objetivos acima descritos serão atingidos na medida em que metas e ações, que estarão disponíveis no PlanMob/RP 2022, forem cumpridos, podendo ser alterados para que os objetivos sejam cumpridos, observando a participação popular.

CAPÍTULO II

TRANSPORTE DE PESSOAS

SEÇÃO I

TRANSPORTE ATIVO

Art. 7º. O PlanMob/RP 2022, no âmbito do transporte ativo, aborda:

- I – a priorização da mobilidade ativa;
- II – o sistema de circulação de pedestres, em especial:
 - a) as características da rede de circulação de pedestres no Município de Ribeirão Preto;
 - b) a infraestrutura necessária para o deslocamento seguro e confortável do pedestre;
 - c) as metas específicas para os pedestres e para a acessibilidade em curto, médio e longo prazo;



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

III – o sistema cicloviário, em especial:

- a)** as suas diretrizes específicas, objetivos e elementos constitutivos;
- b)** a rede cicloviária estrutural, suas diretrizes específicas, componentes, classificação e metas específicas em curto, médio e longo prazo;
- c)** as diretrizes específicas da infraestrutura cicloviária no sistema viário estrutural, nos eixos do sistema de transporte público coletivo, nas transposições, nas faixas de domínio de redes de serviços e nos parques lineares;
- d)** o estacionamento de bicicletas, em especial:
 - 1.** as estruturas e os tipos;
 - 2.** as suas diretrizes específicas;
 - 3.** as metas específicas em curto, médio e longo prazo;
- e)** o sistema de bicicletas compartilhadas, em especial:
 - 1.** as suas diretrizes específicas;
 - 2.** as suas metas específicas em curto, médio e longo prazo.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei e de seu Anexo Único, são considerados transportes ativos os modos de transporte a pé e por bicicleta e seus similares não motorizados.

SEÇÃO II

TRANSPORTE MOTORIZADO

Art. 8º. O PlanMob/RP 2022, no âmbito do sistema de transporte público coletivo, aborda:

- I** – a rede de transporte público coletivo;
- II** – os novos corredores de ônibus;
- III** – as faixas exclusivas de ônibus;
- IV** – os terminais de integração;



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

V – as conexões e os locais de transferência dos usuários;

VI – a política tarifária e de bilhetagem;

VII – as potenciais receitas acessórias relacionadas ao transporte público coletivo;

VIII – o serviço de ônibus em rede, incluindo a avaliação de eficiência do modelo operacional.

Art. 9º. O PlanMob/RP 2022 trata da integração do usuário regional ao transporte público coletivo municipal.

Art. 10. O PlanMob/RP 2022, no âmbito do sistema de transporte privado coletivo, aborda:

I – a regulamentação desse sistema;

II – as suas metas específicas em curto, médio e longo prazo.

Art. 11. O PlanMob/RP 2022, no âmbito do transporte motorizado individual, aborda as ações específicas para a gestão de demanda desse modo de transporte.

Parágrafo único. A gestão de demanda estimulará os transportes ativo e público coletivo a partir de estratégias de preço e oferta vagas de estacionamento em áreas determinadas pelo Poder Executivo.



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

CAPÍTULO III

LOGÍSTICA DE CARGAS E SERVIÇOS E SISTEMA VIÁRIO

Art. 12. O PlanMob/RP 2022, no âmbito do sistema de logística de cargas, aborda a política de mobilidade de cargas e serviços, em consonância com a legislação municipal de uso e ocupação do solo e suas futuras modificações.

Art. 13. O PlanMob/RP 2022 aborda o sistema aeroviário no Município de Ribeirão Preto em conjunto com as exigências logísticas que o modo de transporte requer.

CAPÍTULO IV

SEGURANÇA VIÁRIA

Art. 14. O PlanMob/RP 2022, no âmbito da segurança no trânsito, aborda:

- I** – os objetivos específicos das ações em segurança no trânsito;
- II** – as metas específicas para a segurança no trânsito em curto, médio e longo prazo.

CAPÍTULO V

PARTICIPAÇÃO POPULAR

Art. 15. A participação popular será exercida por meio do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana – COMOB, órgão consultivo de participação popular nos assuntos de mobilidade urbana, vinculado à Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano.



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

Art. 16. Ao Conselho Municipal de Mobilidade Urbana compete:

- I** – acompanhar, monitorar e avaliar a implementação do Plano de Mobilidade Urbana;
- II** – acompanhar, monitorar e avaliar a implementação das políticas, programas, projetos e ações do Município na área de mobilidade urbana, garantindo a sua compatibilização com o Plano de Mobilidade Urbana;
- III** – acompanhar por meio das audiências públicas a elaboração dos Planos Plurianuais – PPA e das Leis Orçamentárias Anuais – LOAS, nas três esferas de governo, e apoiar medidas visando inserir dotações para cumprimento das metas do Plano de Mobilidade Urbana;
- IV** – promover audiências e outras consultas públicas sobre projetos e atividades de significativo impacto na mobilidade do município, com apoio dos entes públicos, e com a participação de todos os interessados;
- V** - encaminhar propostas de aprimoramento no planejamento, acompanhamento e operação dos serviços públicos de transporte do município;
- VI** – acompanhar e colaborar em campanhas e programas educacionais desenvolvidos pela administração municipal;
- VII** – fornecer subsídios técnicos para esclarecimentos relativos à sua área de atuação, aos órgãos públicos e à comunidade;
- VIII** – manter intercâmbio com as entidades de ensino e pesquisa, de atividades ligadas à mobilidade urbana; e,
- IX** – elaborar o regimento interno do Conselho, estabelecendo as normas para o seu funcionamento.

Art. 17. O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana será composto por 24 (vinte e quatro) membros titulares e igual número de suplentes, na forma estabelecida abaixo, nomeados por ato do Chefe do Executivo Municipal:



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

I - 12 (doze) representantes da Administração Municipal:

- a)** 2 (dois) representantes da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, sendo 1 (um) deles o Secretário de Planejamento e Gestão Pública;
- b)** 2 (dois) representantes da Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A – TRANSERP, sendo 1 (um) deles o Superintendente da empresa;
- c)** 2 (dois) representantes da Secretaria de Meio Ambiente;
- d)** 1 (um) representante da Secretaria de Cultura e Turismo;
- e)** 1 (um) representante da Secretaria de Esportes;
- f)** 1 (um) representante da Secretaria de Obras Públicas;
- g)** 1 (um) representante da Secretaria da Saúde;
- h)** 1 (um) representante da Secretaria de Educação;
- i)** 1 (um) representante da Guarda Civil Municipal (GCM).

II - 12 (doze) representantes da Sociedade Civil, sendo:

- a)** 1 (um) representante dos Prestadores de Serviços de Transporte Público Coletivo;
- b)** 1 (um) representante dos Prestadores de Serviços por táxis;
- c)** 1 (um) representante dos Prestadores Serviços de transporte por aplicativos;
- d)** 2 (dois) representantes dos usuários de transporte público coletivo;
- e)** 1 (um) representante de pedestres;
- f)** 1 (um) representante das entidades representativas das pessoas com deficiência;
- g)** 1 (um) representante das entidades representativas dos ciclistas;
- h)** 1 (um) representante da sociedade, CONSEGs, associações e movimentos de moradores de bairros;
- i)** 1 (um) representante das entidades representativas do comércio;



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

j) 1 (um) representante de entidade de classe profissional, preferencialmente especialista com notório saber na área de mobilidade urbana e assuntos correlatos; e,

k) 1 (um) representante dos institutos de pesquisa e escolas de nível superior, instaladas e operando no Município, e que desenvolvam atividades de ensino, pesquisa e extensão, nos níveis de graduação e pós-graduação, relacionadas ao macro-tema mobilidade urbana.

§ 1º. O presidente do Conselho poderá autorizar convite a entidades, autoridades e munícipes para participar, sem direito a voto, de reuniões do Colegiado, desde que justificadamente.

§ 2º. As entidades e os prestadores de serviços poderão substituir seus representantes, desde que devidamente justificado, por meio de expediente ao Presidente do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.

§ 3º. O mandato dos membros do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana terá duração de 2 (dois) anos, permitida uma recondução para os representantes do inciso II.

§ 4º. A Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano emitirá Portaria quanto à forma em que se dará a indicação e eleição dos membros citados no inciso II deste artigo em até 90 (noventa) dias da promulgação dessa Lei, devendo serem renovados os mandatos até 30 (trinta) dias antes do seu término.

§ 5º. Na ausência de representação de algum segmento relacionado, no processo de eleição, poderá ser escolhido mais de um representante de outro segmento, conforme Portaria da eleição dos membros.



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

Art. 18. O Conselho reunir-se-á, ordinariamente, uma vez a cada 03 (três) meses, e extraordinariamente, com a frequência que for necessária, com a convocação em, no mínimo, 05 (cinco) dias úteis de antecedência, constando a pauta da reunião, bem como informações quanto a matéria a ser apreciada.

Art. 19. O representante que, sem justificativa acolhida pelo Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, não comparecer por duas reuniões consecutivas ou três alternadas, durante o mandato, perderá seu assento, que será imediatamente preenchido pelo respectivo suplente, ou, subsidiariamente, por novo representante, oriundo de eleição extraordinária destinada apenas à vacância surgida.

Parágrafo único. A eleição extraordinária mencionada no caput do presente artigo será realizada em até três meses da confirmação da vacância do assento.

Art. 20. O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana será assessorado por uma Secretaria Executiva, que será responsável pela atividade administrativa, composta por servidores da Administração Municipal, indicados pelo Poder Executivo.

Art. 21. O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana poderá, por deliberação do plenário, constituir Câmaras Técnicas que serão compostas por técnicos, órgãos e entidades de notória especialização em assuntos de mobilidade urbana, trânsito e transporte, sempre que necessário.

Parágrafo único. O ato de criação da Câmara Técnica indicará sua composição, o prazo para conclusão dos trabalhos e o seu coordenador, devendo este, necessariamente, ser membro do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

Art. 22. O exercício da função de membro do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana ou em suas Câmaras Técnicas, não será remunerado, mas considerado relevante serviço prestado ao Município.

Art. 23. O Presidente do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana será o Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, ou alguém por ele indicado.

§ 1º. As decisões do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana serão tomadas pela maioria de votos dos membros e suas Resoluções, quando for o caso, serão publicadas em ato do seu presidente.

§ 2º. O Presidente do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana terá, além do seu voto, o voto de qualidade nos casos de empate.

Art. 24. O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana terá o prazo de 60 (sessenta) dias após a nomeação e posse de seus membros para aprovar seu Regimento Interno, sendo que este deverá, necessariamente, conter:

- I – a periodicidade e o calendário das reuniões ordinárias;
- II – as atribuições do Presidente e da Secretaria Executiva;
- III – as normas para realização de consultas à população sobre projetos e atividades de significativo impacto na mobilidade do município; e,
- IV – as formas de relacionamento com os demais Conselhos Municipais afins.



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

CAPÍTULO VI

FUNDO DE MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Fundo de Mobilidade Urbana, vinculado à Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, será um fundo exclusivo para investimento nas ações previstas no PlanMob/RP 2022, sem prejuízo de outras fontes de receita destinadas para a mobilidade urbana.

Art. 26. São objetivos do Fundo de Mobilidade Urbana:

- I** – constituir-se em instrumento de intermediação administrativo-financeira, para financiamento das ações, envolvendo despesas correntes e de capital, estabelecidas no Plano Diretor e no PlanMob/RP 2022;
- II** – apoiar programas, projetos, obras e ações voltadas à execução da política de mobilidade urbana de Ribeirão Preto, em especial para a acessibilidade em todas as suas formas e para os transportes ativo e o coletivo;
- III** – contribuir para a eficiente aplicação dos recursos públicos na área de desenvolvimento urbano, regional e institucional, promovendo, para tanto, o aperfeiçoamento dos recursos humanos, administrativos e financeiros voltados para essa finalidade.

Art. 27. O Fundo de Mobilidade Urbana captará recursos da seguinte forma:

- I** – recursos provenientes de doações, legados e outros recursos de pessoas físicas, jurídicas ou de organismos públicos ou privados;
- II** – recursos provenientes de rendimentos auferidos da aplicação de recursos do próprio Fundo;
- III** – recursos de receitas provenientes da transferência de fundos voltados às finalidades do Fundo de Mobilidade Urbana, de órgãos e entidades públicos



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

e privados, recebidos diretamente ou por meio de convênios, contratos ou acordos;

IV – recursos de receitas provenientes da Taxa de Despesa de Administração, prevista no artigo 13 da Lei nº 2.448/1971;

V – outros recursos destinados ao Fundo consignados no orçamento Municipal;

VI – receitas que lhe forem atribuídas por lei;

VII – saldo de exercícios anteriores;

VIII – doações de entidades ou organismos internacionais;

IX – rendimentos e receitas provenientes de quaisquer aplicações financeiras dos seus recursos.

Art. 28. Os recursos destinados ao Fundo de Mobilidade Urbana serão depositados em conta vinculada a bancos oficiais, com a denominação de Fundo de Mobilidade Urbana, e serão movimentados pela Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, órgão gestor do fundo.

§ 1º. A aplicação da receita do Fundo de Mobilidade Urbana seguirá as disposições e prioridades definidas no PlanMob/RP 2022, observadas as revisões previstas por Lei.

§ 2º. Todos os recursos destinados ao Fundo de Mobilidade Urbana deverão ser contabilizados como receita orçamentária municipal e a ele alocados através de dotações consignadas na lei orçamentária ou de crédito adicional, obedecendo a sua aplicação às normas gerais de direito financeiro.

§ 3º. A existência do Fundo de Mobilidade Urbana a que alude a presente Lei não elide a consignação de dotações orçamentárias específicas ao funcionamento regular da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano.



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

§ 4º. Anualmente, ao final de cada exercício, será elaborado o balanço geral da receita e despesa do Fundo de Mobilidade Urbana, com encaminhamento ao Secretário Municipal de Governo até o dia 15 de janeiro do ano subsequente.

§ 5º. O saldo financeiro dos recursos será transferido para o exercício seguinte.

Art. 29. O Fundo de Mobilidade Urbana será administrado pela Comissão Especial de Mobilidade Urbana – CEMU, cujos membros serão designados pelo Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Urbano.

§ 1º. A Comissão Especial de Mobilidade Urbana – CEMU reunir-se-á extraordinariamente sempre que convocada pelo Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Urbano em função das demandas existentes e necessidades da gestão do Fundo de Mobilidade Urbana.

§ 2º. O Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Urbano poderá publicar portaria de regulamentação dos procedimentos operacionais para solicitação de recursos ao Fundo de Mobilidade Urbana e do regulamento de funcionamento da Comissão Especial de Mobilidade Urbana – CEMU para esta finalidade

§ 3º. Caso haja a necessidade de deliberação entre as prioridades do PlanMob/RP 2022, por motivos orçamentários, a Comissão Especial de Mobilidade Urbana – CEMU poderá estabelecer nova prioridade, desde que observada a exigência da Política Nacional de Mobilidade Urbana que prevê hierarquia entre os modos ativos em relação aos motorizados e entre os motorizados coletivos em relação aos individuais.



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

§ 4º. Na gestão do Fundo de Mobilidade Urbana serão observadas as normas gerais sobre execução orçamentária e financeira, inclusive as relativas ao controle e prestação de contas.

Art. 30. Os recursos do Fundo de Mobilidade Urbana não poderão ser utilizados para:

- I – pagamento de despesas a título de taxa de administração, gerência ou similares;
- II – pagamento de gratificação, consultoria ou qualquer espécie de remuneração ao pessoal pertencente ao quadro da Prefeitura de Ribeirão Preto e de entidades da Administração Pública Federal, Estadual, Municipal.
- III – pagamentos de impostos de imóveis urbanos, multas auferidas quando da execução dos projetos, juros ou correção monetária;
- IV – pagamentos de dividendos ou recuperação de capital investido;
- V – compra de ações, debêntures e outros valores mobiliários;
- VI – despesas gerais das instituições proponentes ou executoras dos projetos financiados com recurso do Fundo;
- VII – financiamento de dívida;
- VIII – outros usos não previstos na legislação afetam;
- IX – Implantação de qualquer tipo de pedágio, taxa de congestionamento ou congêneres no Município de Ribeirão Preto.

Art. 31. Os casos não previstos neste decreto poderão ser apreciados e decididos pela CEMU, nos limites de sua competência, e regulados por meio de Resoluções, sempre publicadas em Diário Oficial.



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

Estado de São Paulo

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 32. Para o acompanhamento e implementação das ações constantes do PlanMob/RP 2022 poderão ser constituídos Grupos Intersecretariais.

Art. 33. Fica vedada a criação, instituição de estudos ou implantação de projetos que objetivem implantar taxa de congestionamento, pedágio ou congêneres em qualquer área do Município de Ribeirão Preto.

Parágrafo único. Qualquer projeto que objetive revogar ou alterar o caput do presente artigo ou que atinja direta ou indiretamente a temática nele disposta, deverá ser precedido de audiência pública que trate exclusivamente sobre a matéria.

Art. 34. O Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto deverá ser revisto periodicamente a cada 4 (quatro) anos, a partir da data de sua publicação, e a cada 10 (dez) anos após 2030.

§ 1º. As revisões deverão ser precedidas da elaboração de diagnóstico e de prognóstico do Sistema de Mobilidade Urbana do Município, conforme metas e indicadores, servindo para reavaliar as metas e ações de médio e longo prazo.

§ 2º. As revisões do PlanMob/RP deverão contemplar a análise do desempenho do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, mediante o uso de indicadores, bem como deverão contemplar a avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo.



Câmara Municipal de Ribeirão Preto

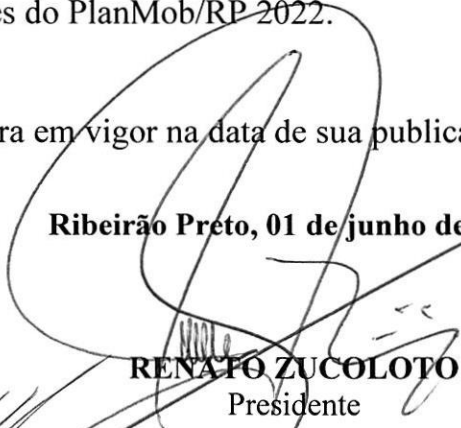
Estado de São Paulo

Art. 35. O relatório técnico que contém o PlanMob/RP 2022 será disponibilizado na página eletrônica da Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano.

Art. 36. A Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e a efetividade das disposições do PlanMob/RP 2022.

Art. 37. Essa Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Ribeirão Preto, 01 de junho de 2023


RENATO ZUCOLOTO
Presidente


MAURÍCIO VILA ABRANCHES
Vice-Presidente


ANDRÉ TRINDADE
Membro


BRANDO VEIGA
Membro


ZERBINATO
Membro

Plano de Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto

PlanMob/RP 2022



PREFEITURA DA CIDADE
RIBEIRÃO PRETO
GLOBAL E ACOLHEDORA

Município de Ribeirão Preto

Prefeito

Duarte Nogueira

Vice-Prefeito

Daniel Marques Gobbi

Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano

Secretário

Daniel Marques Gobbi

Secretário Adjunto

Laurindo Antônio da Silva

Departamento de Mobilidade Urbana

Diretora

Hellem de Freitas Miranda

Chefe da Divisão de Projetos

Isabel Alves Souza

Chefe da Divisão de Gerenciamento de Contratos

Leandro Cavalca Ruggiero

Engenheiro Civil

Juliano Pucci Palacini

Transerp

Diretor Superintendente e de Trânsito

Marcelo Santos Galli

Diretor de Transporte

José Mauro de Araújo

Ficha Técnica

PlanMob/RP 2022 – Plano de Mobilidade Urbana de
Ribeirão Preto

Coordenação Geral

Hellem de Freitas Miranda

Organização e Sistematização

Hellem de Freitas Miranda

Leandro Cavalca Ruggiero

Textos

Hellem de Freitas Miranda

Leandro Cavalca Ruggiero

Geoprocessamento

Juliano Pucci Palacini

Equipe Técnica

Delcides Gomes de Araújo Júnior

Guilherme Moreira Pecci

Hellem de Freitas Miranda

Isabel Alves Souza

José Antônio Lanchoti

Juliano Pucci Palacini

Leandro Cavalca Ruggiero

Marina de Holanda Souza

Milton José Lino

Paulo Cesar Lins Ferraz

Sabrina Silva de Andrade

Tiago Zanetti de Vicente

Estagiárias

Danielle Alencar

Gisella Sbordonni Marques

Imagens

Fernando Gonzaga da Silva

Rodrigo Martins

1 Contexto

Todos os dias milhares de ribeirão-pretanos estão se movimentando, deslocando-se para o trabalho, levando seus filhos à escola, usufruindo de atividades comerciais e de serviços, visitando amigos e familiares, ou simplesmente buscando alternativas de lazer. Massivamente, usa-se o transporte individual para esses deslocamentos – automóveis e motocicletas –, ainda que existam alternativas como o transporte público coletivo e outros modos de transporte. Estruturou-se, pois, uma cidade praticamente espraiada e com inúmeros vazios urbanos que favorece em demasia o uso do automóvel, pensada para abrigar estacionamentos, garagens, vias largas e todo tipo de infraestrutura viária. A consequência é o aumento paulatino do tráfego e a piora na qualidade dos indicadores socioambientais.

Para atender ao crescimento populacional e à pressão exercida sobre um número limitado de modos de transporte é urgente que se faça investimentos na infraestrutura e seja melhorada a gestão dos sistemas de transporte com o objetivo de deslocar a demanda dos modos motorizados individuais para os coletivos e ativos, que possuem melhores avaliações de custo-benefício para aspectos econômicos, sociais e ambientais. O transporte público deve se tornar confiável, seguro e confortável para que os munícipes optem por largar seus veículos em casa e adiram ao transporte coletivo, bem como as vias, as calçadas e as demais infraestruturas urbanas devem ser modernizadas para garantir a segurança e acessibilidade dos pedestres e ciclistas. A integração entre modos de transporte se mostra como uma experiência mundial bem sucedida para reduzir emissões de poluentes ambientais e encurtar o tempo de viagens, havendo inúmeras ações que podem ser implementadas a baixo custo. Por isso, a infraestrutura viária, ainda que tenha um destaque para a mobilidade urbana dos grandes centros urbanos, não pode se resumir a toda a infraestrutura de mobilidade, que deve receptionar de forma adequada os modos de transporte ativo, como a pé e bicicleta.

Ademais, tema intrinsecamente ligado à mobilidade é a sustentabilidade. Conceitualmente, a sustentabilidade conduz a uma reflexão a respeito do consumo de recursos e seus impactos em longo prazo. Essa condição estabelece a importância em buscar soluções para a mobilidade observando riscos e impactos com o passar dos anos, além do consumo coerente de recursos a partir de análises integradas e soluções que promovam a justa distribuição de benefícios. Assim, as discussões a respeito da mobilidade urbana caminham lado a lado da

agenda ambiental internacional. No Brasil, o setor de energia (onde se inclui o transporte), é o terceiro maior emissor de gases de efeito estufa. Por sua vez, o Balanço Energético Nacional¹ aponta que o setor de transportes é o maior consumidor de combustíveis fósseis, sendo responsável pela emissão de 200 milhões de toneladas de poluentes na atmosfera. A consequência direta da emissão desses poluentes corresponde à baixa qualidade do ar, especialmente nos centros urbanos, que promovem inúmeros impactos negativos à saúde da população, afetando sistemas respiratório, cardiovascular, reprodutivo e também o sistema nervoso central. Estima-se que no Brasil 55 mil mortes ao ano ocorram em razão da precária qualidade do ar², um problema que é severamente negligenciado na elaboração de políticas públicas de mobilidade urbana.

Além disso, outras externalidades negativas derivadas da circulação intensa de veículos motorizados são a exposição ao ruído (responsável por distúrbios do sono, baixa concentração, fadiga, perda de produtividade, problemas cardíacos e disfunções neurológicas), as mortes no trânsito e o sedentarismo.

Por essas e outras razões, é necessário promover uma transformação na forma de se planejar e executar iniciativas para a mobilidade urbana, buscando criar incentivos reais para uma mudança modal efetiva para os modos de transporte ativos e coletivos. Essa mudança de visão não apenas pode contribuir para um modelo de transporte baseado em fontes energéticas limpas, mas também induzir a um modelo de cidade mais equânime e segura.

¹ EPE – Empresa de Pesquisa Energética (2019). Balanço Energético Nacional, relatório técnico. <https://www.epe.gov.br/pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/balanco-energetico-nacional-2019>

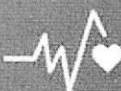
² WRI (2021). O Estado da Qualidade do Ar no Brasil, relatório técnico. <https://wribrasil.org.br/pt/publicacoes/o-estado-da-qualidade-do-ar-no-brasil>



2 Mobilidade Urbana e Desafios Globais

A **Agenda 2030** traz 17 metas globais para combater a pobreza e a fome, garantir a saúde e a educação, evitar o aquecimento global, aumentar a igualdade de gênero, garantir o acesso à água, ao saneamento, à energia, planejar a urbanização, proteger o meio ambiente e promover a justiça social, denominadas de **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)**. O acordo firmado em 2015 por 193 países, dentre eles o Brasil, pretende garantir um futuro melhor e mais sustentável para todas as pessoas e as próximas gerações.

Assim, assumindo o compromisso do país com essa agenda global, é possível destacar 7 metas que estão diretamente envolvidas no Plano de Mobilidade apresentado:

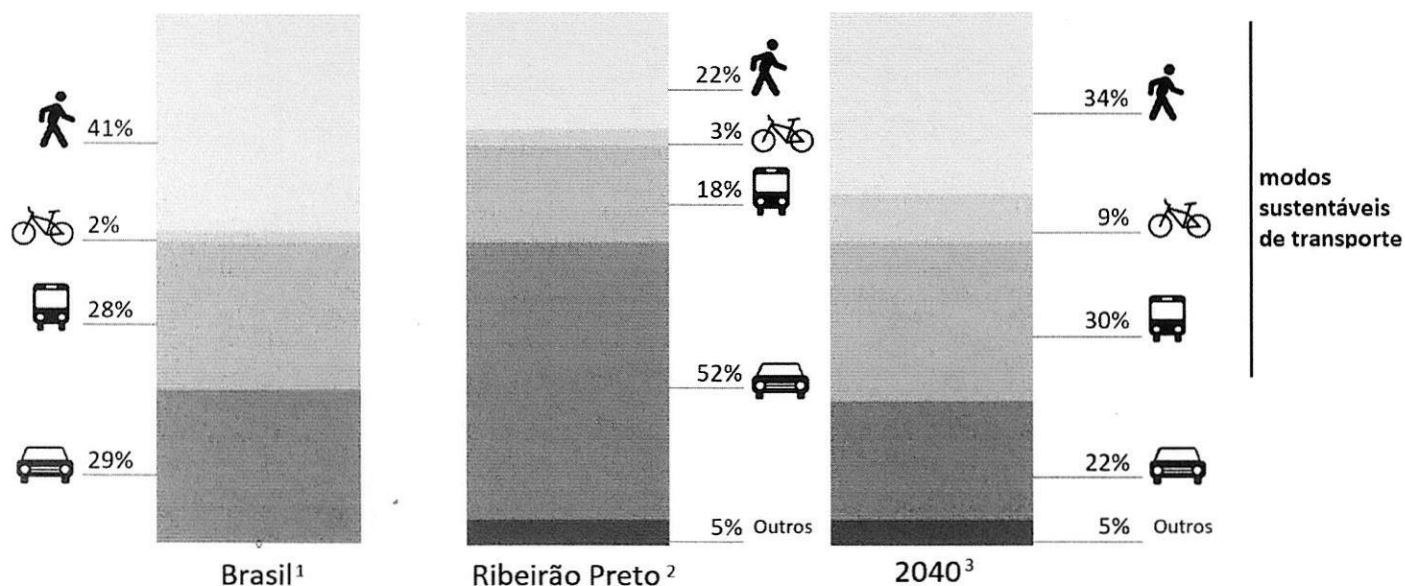
3 SAÚDE E BEM-ESTAR 	Saúde e Bem-Estar: contribuindo com a diminuição do número de mortes e acidentes em razão de acidentes de trânsito.
7 ENERGIA LIMPA E ACESSÍVEL 	Energia Limpa e Acessível: incentivando e propiciando um ambiente acolhedor para receber tecnologias limpas no transporte público coletivo, bem como no transporte individual.
9 INDÚSTRIA, INOVAÇÃO E INFRAESTRUTURA 	Indústria, Inovação e Infraestrutura: desenvolver infraestrutura de qualidade, confiável e sustentável, incluindo a infraestrutura metropolitana, para permitir o desenvolvimento econômico local e o bem-estar da população.
10 REDUÇÃO DAS DESIGUALDADES 	Redução das Desigualdades: empoderar e promover a inclusão econômica e social, independentemente da idade, orientação sexual, raça, etnia, origem, religião, renda ou qualquer outra forma de discriminação.
11 CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS 	Cidades e Comunidades Sustentáveis: garantir acesso a um sistema de transporte seguro, confiável e acessível a todos, notavelmente expandindo o transporte público coletivo, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, idosos e pessoas com deficiência.
13 AÇÃO CONTRA A MUDANÇA GLOBAL DO CLIMA 	Ação Contra a Mudança Global do Clima: acompanhamento e controle das emissões e carbono.
17 PARCERIAS E MEIOS DE IMPLEMENTAÇÃO 	Parcerias e Meios de Implementação: reforçar os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável.

3 PlanMob - Ribeirão Preto

Para suprir a demanda por transporte de uma população crescente e uma economia local em progresso, é urgente a necessidade de se aprimorar o gerenciamento dos sistemas de transporte urbano e suas infraestruturas correlatas. O sistema de transporte coletivo deve tornar-se confiável, calçadas e ciclovias precisam ser expandidas e melhoradas, os sistemas de produção e gerenciamento de dados devem ser constituídos e permanentemente modernizados. A cidade ainda precisa investir exaustivamente no incentivo ao uso de modos sustentáveis de transporte, como a bicicleta e o modo a pé, bem como no transporte de massa, além de encorajar uma mudança real na matriz energética do transporte. Esse plano propõe ações que irão orientar

Ribeirão Preto para uma mobilidade segura, de baixo custo e energeticamente eficiente, ou seja, compatível com a imagem de uma cidade do século XXI.

Nesse sentido, o PlanMob/RP 2022 apresenta uma real transformação na divisão modal local buscando desequilibrar a atual matriz de viagens, que possui apenas 33% (trinta e três por cento) das viagens realizadas por modos sustentáveis de transporte. As metas definidas buscam levar esse patamar a 53% (cinquenta e três por cento) das viagens, demonstrando um real comprometimento com um modelo seguro e sustentável de transporte preocupado com o futuro.



Divisão modal nacional e local verificada e desejada para Ribeirão Preto em 2040

¹ Divisão modal nacional segundo Relatório geral do Sistema de informações de mobilidade urbana. ANTP, 2011.

² Pesquisa OD/2011 de Ribeirão Preto

³ Divisão modal desejada para Ribeirão Preto em 2040



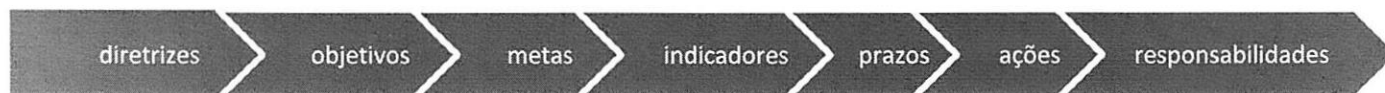
- Corredores de ônibus a implantar
- Linhas de ônibus
- Ciclovias existentes
- Ciclovias a implantar

0 1 2 3 4 5 km

Infraestrutura de transporte em Ribeirão Preto

A estrutura do Plano

O PlanMob/RP 2022 é organizado a partir de uma estrutura básica que contempla a definição de diretrizes, objetivos, metas, ações, indicadores, prazos, responsabilidades e recursos. As propostas de avanço na mobilidade urbana de Ribeirão Preto foram, portanto, dispostas seguindo esse arranjo fundamental, que não apenas organiza esse documento, mas também norteia os processos de planejamento da mobilidade local.



As diretrizes representam os resultados que se pretendem alcançar a longo prazo e que não necessariamente serão alcançados pelas metas e ações propostas, mas que demonstram o resultado de um longo e contínuo processo de trabalho. Os objetivos refletem os impactos percebidos pela implementação das metas. Por sua vez as metas indicam como serão atingidos os objetivos, por isso são tangíveis e mensuráveis o que as torna monitoráveis com o passar do tempo. Ações correspondem ao que será de fato executado para que as metas sejam alcançadas são representadas por atividades e projetos. Os indicadores representam a métrica de avaliação do impacto das ações para o alcance das metas. Por sua vez os alvos indicam os resultados concretos e mensuráveis das ações. Responsabilidades e recursos representam respectivamente quais os atores envolvidos na realização das ações e o orçamento previsto para sua execução.

As diretrizes que norteiam o futuro da mobilidade urbana no município de Ribeirão Preto estão pautadas nos direcionamentos apresentados pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012) e no Plano Diretor Municipal (Lei Complementar nº 2.866/2018), sendo essas apresentadas nos capítulos a seguir.

Funda-se, pois, as bases para uma discussão séria e responsável acerca da mobilidade urbana municipal, o que, de forma alguma, inviabiliza a readequação da estrutura básica criada. Eventuais mudanças e aperfeiçoamentos são bem-vindos e desejáveis, de modo que novas oportunidades deverão ser criadas para que possa haver a revisão do PlanMob/RP para que ele se adeque às futuras necessidades de Ribeirão Preto.

DIRETRIZES	OBJETIVOS
1. Mobilidade para Pessoas	1. Ruas acessíveis e seguras 2. Cidade ciclável 3. Uso racional do automóvel
2. Transporte Público Coletivo de Qualidade	4. Confiabilidade, conforto e conveniência do transporte público coletivo 5. Modicidade tarifária do transporte público coletivo
3. Mobilidade Ambientalmente Responsável	6. Baixo impacto ambiental dos sistemas de transporte urbano
4. Mobilidade Inteligente	7. Monitoramento da mobilidade urbana
5. Eficiência Logística	8. Transporte de cargas em harmonia com as atividades urbanas
6. Mobilidade Metropolitana	9. Inclusão de usuários regionais aos sistemas de transporte local





A mudança de perspectiva da mobilidade de veículos para pessoas advém de uma imposição legislativa. De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU é necessário que todo e qualquer plano desenvolvido no âmbito municipal priorize o transporte ativo ao motorizado, bem como priorize o transporte coletivo ao individual. Dessa forma, não existe qualquer novidade na propositura de um plano que parta dessas premissas, mas nem por isso o desafio de transformar a “cultura do carro” na “cultura das pessoas” seja fácil.

Adicionalmente é preciso levar em conta que o município de Ribeirão Preto vem ao longo dos anos desenvolvendo inúmeras ações para dar fluidez ao tráfego, que acabam por promover melhores condições ao transporte individual motorizado. Tal situação tem como resultado o alto volume de viagens realizadas por automóvel, como demonstrado pela pesquisa Origem-Destino (OD) realizada em 2011. As entrevistas apontaram que no município 52% (cinquenta e dois por cento) das viagens foram realizadas por automóvel e motocicleta, um número bastante elevado quando comparado à média nacional para o mesmo período, que equivalia a 31% (trinta e um por cento)³. Quanto aos modos ativos, a pé e bicicleta, observou-se na pesquisa que essas viagens representavam 25,1% (vinte e cinco por cento e um décimo), enquanto no cenário nacional esse valor era de 40,2% (quarenta e dois por cento e dois décimos). Tal condição deve ser observada com atenção, uma vez que uma intensa motorização conduz a graves externalidades negativas, como já apontado (congestionamentos, emissões de gases poluentes, violência no trânsito, ruído urbano, sedentarismo, entre outras). Tal condição leva a uma ação emergencial em favor de um planejamento da mobilidade urbana dedicado à valorização de pessoas e não mais dos veículos, buscando soluções para humanizar a cidade e tornar o espaço público mais atrativo, seguro e confortável para toda a população.

Assim, em respeito à hierarquia estabelecida pela legislação federal, definiram-se os seguintes objetivos para conduzir Ribeirão Preto a uma “Mobilidade para Pessoas”: (a) ruas acessíveis e seguras; (b) cidade ciclável; e (c) uso racional do automóvel.

Objetivo 1 – Ruas acessíveis e seguras

O planejamento e ações para a mobilidade urbana na cidade devem promover soluções para o deslocamento de pessoas, independentemente do modo de transporte utilizado, mas garantindo a prioridade dos modos ativos e coletivos de transporte. Dessa forma, é essencial prover infraestrutura urbana adequada para circulação de pedestres e ciclistas, lembrando que os usuários do transporte coletivo e individual são também pedestres e devem ter garantida sua acessibilidade.

É importante destacar ainda que todos os projetos e obras de novas vias, pontes e viadutos devem considerar a inserção de infraestrutura para pedestres e ciclistas para garantir o conforto e segurança desses usuários, além de estimular tais modos de transporte. Assim, deve-se considerar um equilíbrio no orçamento do município, buscando uma divisão equânime de recursos para os diferentes modos de transporte, com especial atenção ao pedestre e ciclista, bem como ao transporte coletivo.

Meta 1 – Qualificar 25% das calçadas do município

As calçadas no município possuem problemas para a circulação de pedestres, impactando na acessibilidade geral. A região central, por suas características físicas com vias de largura reduzida, apresenta passeios bastante estreitos. Tal condição representa um grave problema para essa área de comércio varejista que atrai muitos pedestres e que competem por espaço nas calçadas, especialmente no entorno dos pontos de ônibus. Além disso, os equipamentos e mobiliários urbanos dividem esse limitado espaço, criando barreiras para a circulação. Contudo, esse problema vai além da área central da cidade e inúmeros bairros sofrem com a falta de infraestrutura adequada para garantir as condições mínimas

³ ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos (2011). Sistema de informações de mobilidade urbana – Relatório geral 2011. http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/SIMOB/relatorio%202011.pdf

de qualidade e segurança de pedestres. A falta de padronização, o uso de materiais inadequados, degraus e buracos, a falta de arborização são características comuns dos passeios por todo o município.

Esses problemas devem ser tratados a partir do desenvolvimento de um plano contemplando uma análise de áreas críticas e estabelecendo prioridades de ação e recomendação de soluções. As ações empreendidas devem considerar as áreas de grande circulação de pedestres nas diversas regiões da cidade, especialmente em áreas de baixa renda carentes de infraestrutura urbana mínima. Essa meta considera a qualificação de 25% (vinte e cinco por cento) das calçadas do município, que possuem uma área aproximada de 3 km².

Indicador	
Percentual de calçadas qualificadas	
Alvo	Prazo
25%	2030

1. Elaborar Plano de Qualificação de Calçadas

O Plano de Qualificação de Calçadas será desenvolvido a partir de um diagnóstico que identificará áreas críticas de atuação observando a demanda de uso do espaço público e as condições dessas infraestruturas. Em respeito à Lei da Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei Federal nº 13.146/2015), o plano apresentará os parâmetros básicos para garantir acessibilidade em espaços públicos, com especial atenção à interligação entre transporte coletivo e equipamentos públicos, considerando a definição de rotas acessíveis. Esse documento conterá minimamente os seguintes elementos: largura, pavimento, inclinação transversal, rampa longitudinal, iluminação, drenagem, mobiliário urbano e arborização.

2. Desenvolver Manual de Calçadas

Será desenvolvido o Manual de Calçadas a partir das recomendações apontadas no Plano de Qualificação de Calçadas. Esse documento terá como finalidade apresentar à população e empreendedores os parâmetros a serem seguidos durante a execução de calçadas para garantir conforto e segurança a seus usuários, dando especial atenção às soluções com ênfase em idosos, crianças e pessoas com deficiência. O Manual também deverá ser observado pela Administração Pública quando forem realizadas novas obras.

3. Desenvolver Programa de Arborização de Calçadas

O Programa de Arborização de Calçadas buscará ampliar as áreas de sombra e, consequentemente, reduzir a temperatura, aumentando a umidade e proporcionando maior conforto ambiental nos espaços públicos urbanos. Esse programa irá contar com a definição de espécies recomendadas para cada local da cidade, formas corretas de plantio e manejo.

4. Implantar piloto de qualificação de calçadas

Será executado um piloto de qualificação de calçadas em locais que promovam a conexão entre o transporte coletivo e equipamentos públicos de grande atratividade. Essa iniciativa deverá servir de modelo para avaliar a efetividade dos parâmetros definidos pelo Plano de Qualificação de Calçadas, permitindo assim identificar as melhores estratégias de expansão, ampliando assim os benefícios dessa iniciativa para todas as regiões da cidade. Tais rotas não representam a totalidade das demandas de acessibilidade, mas servirão como piloto para a futura expansão de padrões de acessibilidade universal em espaços públicos.

5. Expandir a qualificação de calçadas para atingir 25% das calçadas da cidade

Após a realização dos pilotos de qualificação de calçadas, será realizado um programa de expansão dessa iniciativa. Será definido cronograma de ação para qualificação de 25% (vinte e cinco por cento) das calçadas mais críticas do ambiente urbano como forma de garantir o acesso universal aos espaços públicos.

Meta 2 – Ampliar a qualidade do espaço público

O intenso uso do automóvel em Ribeirão Preto produz uma severa ocupação dos espaços públicos urbanos por automóveis. Não apenas circulando, mas também estacionados, os veículos ocupam as ruas e promovem uma série de problemas para a micro acessibilidade local. As calçadas acabam sendo estranguladas para dar espaço aos automóveis, reduzindo, assim, a qualidade do espaço urbano.



modo de transporte utilizado. O desenvolvimento de um Programa de Ruas Completas deverá promover a qualificação das ruas, criando espaços que promovam a convivência, segurança e equidade para a população.

Indicador	
Percepção dos usuários sobre a qualidade dos espaços públicos alvo	
Alvo	Prazo
75% melhor	2026

6. Adequar a Infra estrutura para pedestres, em especial, a iluminação pública.

Elaborar Plano de Iluminação Pública em parceria com a Secretaria Municipal da Infraestrutura. Esta ação tem por objetivo garantir os elementos de atratividade e segurança necessários à circulação de pedestres, por meio da elaboração de um plano de iluminação pública atrelada à qualificação de espaços públicos e de calçadas. Para a devida implementação da ação, o agente promotor deve levantar, em um primeiro momento, os trechos críticos e suas carências específicas. A partir desta etapa, devem ser definidas as tipologias de suporte para iluminação e tecnologia de iluminação (altura, ponto focal) e elaborada a planilha de custos de investimento. Por último, é preciso estudar a implementação e definir o cronograma executivo.

7. Desenvolver Programa de Ruas Completas

O desenvolvimento do Programa de Ruas Completas está dividido em etapas, que começa pela definição de áreas adequadas para os testes de viabilidade, o mapeamento de parcerias público-privadas, a comunicação com usuários da via, a realização de oficinas com os parceiros para definição de estratégias e soluções de problemas previamente identificados. Na fase de implementação, além das estratégias inerentes ao Programa, se conciliará as soluções propostas com outras exigências do Plano de Mobilidade, tal como a requalificação de vias existentes.

Sem desconsiderar outras áreas de interesse local, o Programa de Ruas Completas priorizará inicialmente áreas de grande concentração de pedestre e alto índice de sinistros de trânsito⁴ com vítimas graves e/ou fatais. Nesse sentido, o Programa de Ruas Completas auxiliará outros programas propostos pelo Plano de Mobilidade, como, por exemplo, o Programa Visão Zero.

⁴ Apesar de tradicional, a utilização da expressão “acidentes de trânsito” vem sendo substituída pela expressão “sinistros de trânsito”, como demonstra a revisão da NBR 10.697/2020. De acordo com a definição mais recente, “sinistro de trânsito é todo evento que resulte em dano ao veículo ou à sua carga, e/ou em lesões a pessoas e/ou animais, e que possa trazer dano material ou prejuízos ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou em áreas abertas ao público”. Desse modo, estaria superado o sentido enraizado na expressão “acidentes de trânsito” de que eles fossem fortuitos e aleatórios, sendo, portanto, inevitáveis. Adota-se, então, a expressão “sinistro de trânsito” com a nova conotação.

cenário, o Programa de Ruas Completas trará impacto imediato, sendo influenciando positivamente na percepção de melhora sentida pelos munícipes. Entretanto, para que o Programa tenha aceitação e engajamento popular, a escolha do local será definida pela Administração Pública, comerciantes e sociedade civil, conjuntamente. Para o sucesso do Programa, deverá ser realizado um evento teste, cujo objetivo é gerar atração entre os munícipes para que eles experimentem de maneira diferente o espaço público alterado pelas estratégias de “ruas completas”. A avaliação do evento teste será feita por meio de questionário que comparará a percepção dos usuários antes e depois de sua realização. Colhida as informações será possível verificar os resultados da iniciativa. Também serão monitorados outros indicadores, como segurança da via e volume de pedestre, que auxiliarão em outros objetivos do Plano de Mobilidade. Por se tratar de iniciativa pioneira em Ribeirão Preto, é importante que o Programa de Ruas Completas chame a atenção dos canais de comunicação da maneira correta para que se transmitam os benefícios alcançados, bem como se anuncie a expansão do Programa.

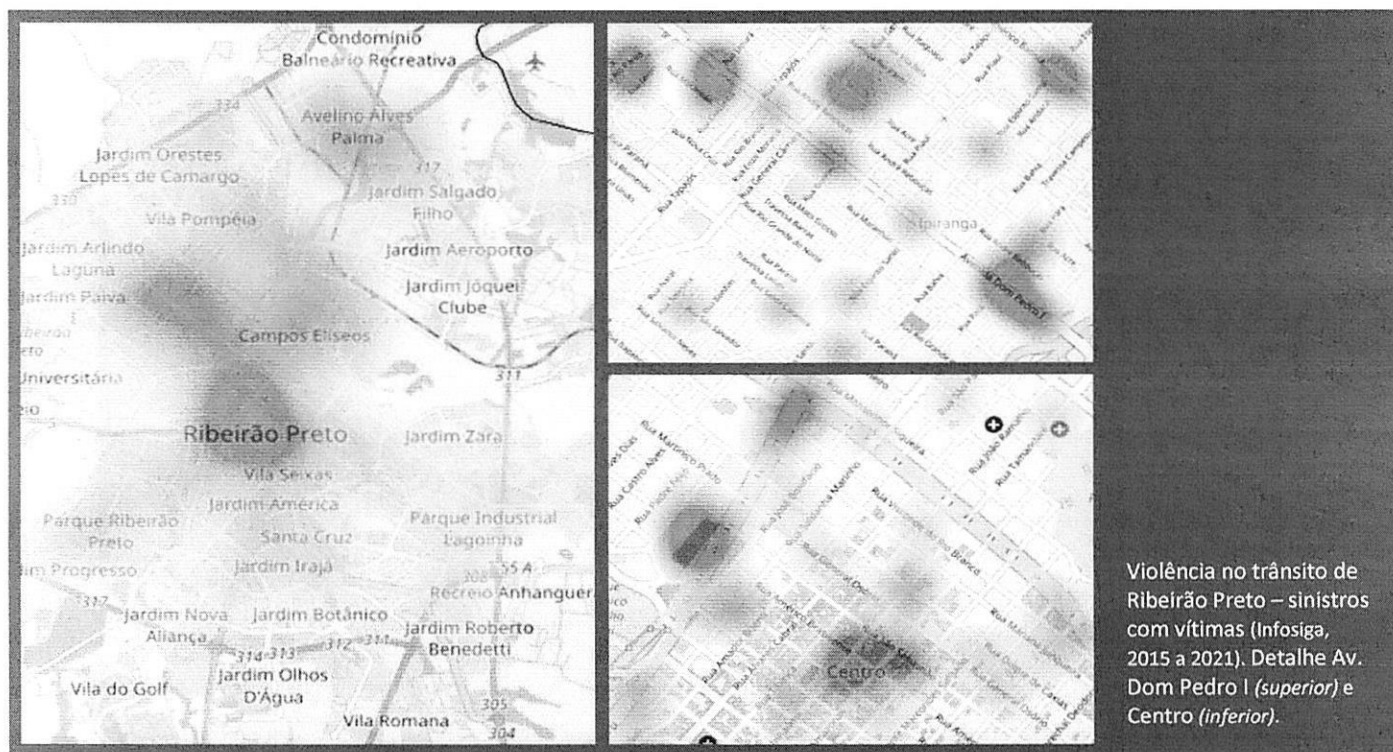
8. Expandir projeto piloto de Ruas Completas para 10 novas áreas

Definido o sucesso do piloto do Programa de Ruas Completas, a experiência será ampliada para outros locais da cidade. Da mesma forma que o piloto, as novas áreas serão escolhidas tendo em vista a concentração e circulação de pedestres, bem como o alto índice de sinistros de trânsito graves e/ou fatais. Essa etapa do Programa incluirá, ainda, o critério socioeconômico, cujo objetivo é atender os núcleos urbanos informais consolidados, que carecem de infraestrutura. Fixou-se a expansão para 10 (dez) novas áreas dentro do prazo fixado para a Meta 2. Contudo, não existe impedimento para que a expansão atinja mais locais caso seja prevista essa ação em futura revisão do Plano.



Meta 3 – Zerar mortes no trânsito

A violência no trânsito é considerada uma epidemia tanto no Brasil quanto no mundo. A Organização Mundial da Saúde aponta que essa é a principal causa de mortes entre os jovens de 5 a 29 anos⁵. Visão Zero é uma iniciativa que parte do princípio de que todas as mortes no trânsito são evitáveis e que humanos naturalmente falham, portanto, as infraestruturas viárias devem ser desenhadas de forma a acomodar o erro, impedindo assim que esse resulte em mortes. Para a iniciativa de Visão Zero, nenhuma morte no trânsito é aceitável e esse deve ser, portanto, o ideal a se perseguir. Índices de mortes a cada 100 mil habitantes inferiores a 5 são considerados excelentes, enquanto índices inferiores a 10 podem ser tratados como bons. Em Ribeirão Preto, estima-se que para o ano de 2019 (pré-Pandemia) esse valor correspondeu a 25 a cada 100 mil habitantes, o que representa um valor muito elevado para os padrões mundiais.



A proposta de redução da violência no trânsito em Ribeirão Preto é tratada a partir de ações que promovam a qualificação de técnicos e gestores para que se criem iniciativas mais efetivas, bem como a introdução de medidas para o acalmamento do tráfego urbano (*traffic calming*), como áreas calmas, redução de velocidades regulamentadas, melhorias na sinalização, ampliação de fiscalização e a realização de campanhas de sensibilização a respeito do problema.

Indicador	
Número de mortos no trânsito	
Alvo	Prazo
Zero	2026

9. Capacitar equipe técnica municipal para planejar ações dentro da Visão Zero

Os agentes públicos são indispensáveis para a mudança de paradigma pretendida pela Meta 3, uma vez que são eles os responsáveis pela execução das políticas públicas e obras de infraestrutura que permitirão atingir a meta de reduzir para zero o número de mortos no trânsito. Dessa forma, as Secretarias de Planejamento e Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas, bem como a Empresa de Transporte Urbano de Ribeirão Preto – Transerp e a Guarda Civil Metropolitana deverão passar por capacitação técnica para internalizar os objetivos e estratégias associados ao Programa de Visão Zero. Após essa etapa de aprendizado e conscientização, os agentes públicos serão convidados a participar de outras estratégias que contribuam para a implementação das ferramentas do Programa, tais como *workshops*, oficinas, audiências e debates.

10. Desenvolver estratégia de Visão Zero

O ponto de partida para a implementação do Programa de Visão Zero é traçar estratégias e intervenções no desenho viário, aliando a isso o gerenciamento da velocidade nas vias. Portanto, é necessário que Ribeirão Preto

⁵ OMS (2021). <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

construa uma base de dados própria de ocorrências de trânsito, considerando número de mortos e feridos, para viabilizar o monitoramento de suas ações. Também, deverá ser definido protocolo para as situações de emergência, buscando a integração entre as esferas administrativas municipal, estadual e federal. Serão definidas as áreas prioritárias de atuação a partir dos dados coletados, considerando para isso o número de ocorrências e gravidade, além de dados sociodemográficos e urbanísticos. A constituição desse banco de dados permitirá construir modelos de previsão de ocorrências que antecipem potenciais eventos futuros. Dessa forma, se justifica o audacioso objetivo de zerar as mortes decorrentes de sinistros de trânsito.

11. Criar áreas calmas nas centralidades urbanas

A criação de áreas calmas nas centralidades urbanas significa reduzir a velocidade dos locais escolhidos para 30 km/h, observada a regulamentação municipal e federal, mas, sobretudo, as condições físicas dos bairros, considerando especialmente o redesenho de vias e interseções. Assim como as demais iniciativas do Programa de Visão Zero é indispensável o diálogo permanente com a sociedade, buscando por meio de uma extensiva comunicação para conscientizar sobre a importância da redução da velocidade para diminuir o índice de sinistros de trânsito envolvendo pedestres. Ademais, o engajamento da sociedade deve ser estabelecido por meio de canal de comunicação que permita a adequação e o aperfeiçoamento das estratégias adotadas.

12. Reduzir velocidade regulamentada em vias urbanas

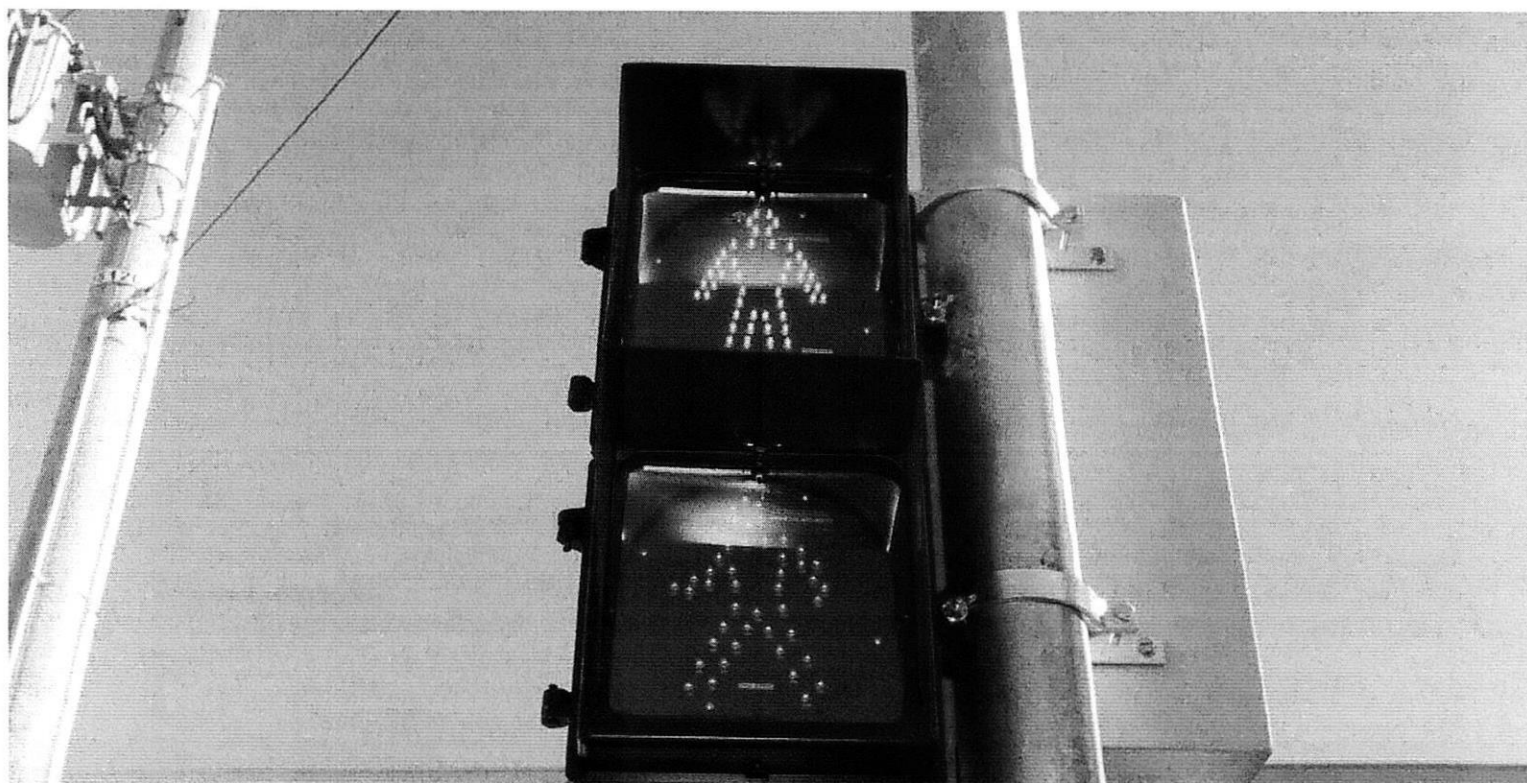
Seguindo os parâmetros recomendados pela Organização Mundial da Saúde, as velocidades regulamentadas em vias urbanas serão no máximo 50 km/h, adotando-se 30 km/h em áreas de maior circulação e vulnerabilidade de pedestres e ciclistas. Infelizmente, o Brasil não segue as recomendações internacionais, o que pode explicar o alto índice de sinistro de trânsito com mortes ou feridos gravemente. A redução de velocidade é uma iniciativa que deve contar com um processo de redesenho das vias urbanas, respeitando os princípios de Visão Zero. O espaço viário deverá possuir a coerência necessária para garantir a segurança dos usuários da via. Esse é um processo que deverá acontecer de forma contínua em longo prazo.

13. Qualificar sinalização de trânsito

Será realizada a qualificação da sinalização viária destinada não apenas aos veículos motorizados, mas também com especial atenção aos pedestres e ciclistas. Essa ação conta com a implantação da completa sinalização horizontal e vertical, principalmente em interseções, contando especialmente com faixas de pedestres e fase para pedestres em conjuntos semafóricos.

14. Ampliar a fiscalização de trânsito

Será aprimorada a fiscalização de trânsito de forma a estimular o respeito ao regramento e garantir a segurança viária. Por representar uma mudança significativa no cotidiano dos munícipes, o reforço da fiscalização será acompanhado de campanhas de conscientização e esclarecimento a fim de minimizar os impactos negativos.



15. Realizar campanhas de comunicação para sensibilizar a sociedade a respeito da Visão Zero

Como mencionado, a comunicação será fundamental para educar e sensibilizar a sociedade a respeito da importância da adoção da estratégia de Visão Zero na cidade. Por isso, é necessária uma comunicação permanente com a sociedade. As campanhas darão especial atenção à importância em se coibir comportamentos inseguros, especialmente dos usuários dos modos motorizados individuais de transporte. Serão também comunicados os resultados obtidos a partir da implantação da estratégia de Visão Zero, demonstrando seus benefícios reais.

Objetivo 2 – Cidade Ciclável

Apesar de a bicicleta estar incorporada no cotidiano do ribeirão-pretano, ela precisa ser encarada como um modo efetivo de transporte, expandindo, assim, seu volume de usuários e deixando de ser utilizada somente como forma de esporte e lazer. Vale lembrar que a bicicleta vem ganhando destaque em diversas cidades ao redor do mundo por representar uma alternativa limpa, de baixo custo e que promove benefícios diretos à saúde de seus usuários. Isto é, o investimento na bicicleta melhora a mobilidade urbana, o meio ambiente, a saúde e o bem-estar.

O investimento nesse modo de transporte exige a elaboração de um Plano Cicloviário que organize de maneira eficiente a infraestrutura cicloviária instalada com aquelas que deverão ser implementadas. Dessa forma, é possível garantir o conforto, a segurança e o bem-estar de seus usuários. Contudo, o planejamento do sistema cicloviário não se encerra em obras de infraestrutura, uma vez que ações de comunicação, educação, promoção e divulgação das vantagens e benefícios da bicicleta devem fazer parte dessa iniciativa para que se busque a adesão de novos usuários, bem como o respeito ao ciclista por usuários de outros modos de transporte.

Meta 4 – Aumentar a participação da bicicleta na divisão modal municipal

A Pesquisa Origem Destino (2011) mostrou que aproximadamente 3% (três por cento) das viagens em Ribeirão Preto se dão pelo modo bicicleta. Esse é um valor bastante reduzido e que possui grande potencial de melhora. A literatura acadêmica e técnica considera que viagens de até 5 km (cinco quilômetros) podem ser facilmente realizadas por bicicleta, uma condição comum para uma cidade com o porte de Ribeirão Preto. Contudo, para tal é preciso criar condições para tornar esse modo de transporte mais atrativo a seus potenciais usuários.

Atualmente a cidade conta com ciclovias (de extensão aproximada de 35 km) que não se caracterizam como rede, uma vez que não há conexão entre esses segmentos. A intermitência das ciclovias é um fator que poderia explicar a baixa atratividade da bicicleta, uma vez que apenas poucas vias garantem a segregação de ciclistas do tráfego hostil. Além disso, tais infraestruturas são em geral implantadas em canteiro central, uma condição que garante a segregação do tráfego motorizado, mas está longe do ideal quanto à segurança de seus usuários, porque também dificulta o acesso de entrada e saída de ciclistas que precisam enfrentar o perigo de vias com altas velocidades regulamentadas.

O Plano Viário em vigência (Lei Complementar nº 2.204/2007) apresenta em seu Anexo V a localização das infraestruturas cicloviárias a serem implantadas no município. Além disso, outro documento foi produzido a partir das contribuições recebidas das audiências técnicas apontando outros locais estratégicos para a implantação do sistema cicloviário municipal⁶, como uma forma de ampliar a segurança dos ciclistas. Porém, Ribeirão Preto carece de um planejamento estratégico voltado à atração de novos usuários da bicicleta, incluindo medidas que extrapolam a implantação de infraestrutura, mas que também alcancem a comunicação e a educação da população a respeito da importância sobre o uso da bicicleta, bem como ações para facilitar o acesso à bicicleta e consolidá-la como um modo efetivo de transporte aos olhos da população local.

Indicador	
Viagens de bicicleta na divisão modal	
Alvo	Prazo
9%	2030

⁶ <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/pdf/planejamento86202111.pdf>



16. Desenvolver Plano Ribeirão Preto Ciclável

Será desenvolvida estratégia para ampliar a participação das viagens realizadas por bicicleta na cidade a partir da provisão de infraestrutura (hierarquia de rede dividida em ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas, bicicletários e paraciclos, além de sistemas de compartilhamento de bicicletas), campanhas de comunicação, atividades educativas, entre outras. Esse plano será estruturado de forma a dar visibilidade à bicicleta como um modo de transporte com potencial para auxiliar na busca pela mobilidade sustentável, com foco na redução das emissões de combustíveis fósseis e com positiva relação custo-benefício para o município.

17. Implantar 500 km de ciclovias e ciclofaixas em áreas consolidadas

Serão implantados 500 km (quinhentos quilômetros) de ciclovias e ciclofaixas na cidade, buscando assim cobrir 15% (quinze por cento) do sistema viário municipal com infraestrutura cicloviária. Para tanto, serão considerados tanto o Plano Viário quando o documento supramencionado que foi resultado das audiências técnicas sobre o tema. É importante considerar que hoje apenas 1% (um por cento) do sistema viário municipal é coberto por ciclovias, que estão predominantemente localizadas em canteiro central. Ademais, a nova malha cicloviária deverá priorizar a segurança e conforto do usuário. Inspirado em manuais internacionais de boas práticas para infraestrutura cicloviária, como o CROW (2017)⁷, serão seguidas as recomendações sobre a implantação de ciclovias e ciclofaixas junto às guias da calçada para garantir maior segurança aos ciclistas. A definição da tipologia de infraestrutura a ser inserida seguirá a boa prática técnica considerando os volumes veiculares e padrão das vias. Vias em fundo de vale que não tenham recebido as infraestruturas permanentes poderão contar com ciclovias temporárias, como as “domingueiras”, permitindo o ciclismo de lazer e estimulando assim o uso da bicicleta como um modo efetivo de transporte em longo prazo.

18. Implantar 500 paraciclos em áreas de maior circulação de ciclistas e 100 bicicletários em equipamentos públicos

Tal como os estacionamentos para os veículos motorizados, é indispensável que a infraestrutura cicloviária esteja preparada para receber as bicicletas. Assim, locais seguros para guarda e armazenamento de bicicletas em espaços públicos é fundamental para estimular seu uso nas viagens diárias. Serão implantados bicicletários e paraciclos no entorno de equipamentos públicos, com especial atenção àqueles de maior circulação de pessoas, como escolas, unidades de saúde, terminais de ônibus e demais espaços de serviços. A implantação dessas estruturas em terminais de ônibus dará suporte às políticas de integração modal, dando preferência à instalação

⁷ CROW (2017). Design Manual for Bicycle Traffic. CROW - Fietsberaad, The Netherlands.

de bicicletários com controle de acesso para garantir maior segurança aos usuários que os utilizem por longos períodos.

19. Qualificar a sinalização em 500 km de vias dotadas de infraestrutura cicloviária

Todas as vias com a presença de infraestrutura cicloviária receberão melhorias na sinalização vertical e horizontal. A sinalização viária é elemento fundamental para garantir a segurança dos ciclistas e será planejada em conjunto com as ciclovias e ciclofaixas.

20. Criar programa de compartilhamento de bicicletas

Será criado o programa de compartilhamento de bicicletas que terá como objetivo atrair novos usuários para esse modo de transporte, além de promover a intermodalidade das viagens realizadas. Essa iniciativa deverá considerar a existência de uma rede cicloviária básica instalada, como forma de garantir a segurança elementar dos ciclistas. Também será estimulado o uso dessas bicicletas como atividade de lazer. Assim, as bicicletas compartilhadas poderão ser também associadas às infraestruturas temporárias, como as ciclofaixas de domingo. Indispensável, também, o estímulo de parcerias público-privadas, por isso haverá esforço para garantir segurança jurídica aos empreendedores do setor.

21. Realizar campanhas de comunicação e eventos de promoção da bicicleta

Serão realizadas campanhas de comunicação buscando sensibilizar mídia e sociedade a respeito dos benefícios do uso da bicicleta como um modo efetivo de transporte. Tais iniciativas deverão considerar a necessidade de educar e informar a população para ampliar sua consciência a respeito do valor da bicicleta como um modo sustentável de transporte. Dessa forma espera-se atingir o devido apoio da sociedade para a realização das ações previstas e sua adesão aos programas de expansão cicloviária e uso da bicicleta.

Objetivo 3 – Uso Racional do Automóvel

O uso do automóvel deve ser controlado no município. Na contramão do mundo, os percentuais de utilização do transporte individual motorizado são recordes na cidade e não demonstram sinais de diminuição. A tendência é que externalidades negativas continuem sendo produzidas e agravadas no curto, médio e longo prazo. Por isso, se devem buscar formas de reduzir o uso do automóvel individual.

O gerenciamento da demanda de viagens é uma importante ferramenta para otimizar a infraestrutura existente e os serviços disponíveis buscando mudar a cultura relacionada ao padrão de viagens para se atingir um modelo de mobilidade mais eficiente e sustentável. Essa ferramenta será utilizada para regular o uso do automóvel na área urbana, racionalizando sua demanda a partir de políticas de controle de preço e oferta de vagas de estacionamento. A livre oferta de vagas e a ausência de uma política adequada que precifique o uso do espaço público por automóveis leva ao uso descontrolado do automóvel, promovendo o desequilíbrio dos sistemas de transporte urbano, bem como desestimulando o uso do transporte público coletivo.

Meta 5 – Reduzir a participação dos modos individuais motorizados na divisão modal municipal

A Pesquisa Origem Destino (2011) apontou que 42% (quarenta e dois por cento) das viagens no município eram realizadas, naquele momento, por automóvel e 10% (dez por cento) por motocicleta. Esses números indicam que mais da metade das viagens em Ribeirão Preto se dão por modos individuais e motorizados de transporte. Essa condição reflete-se em uma baixa eficiência energética no transporte urbano, além de refletir na excessiva emissão de poluentes ambientais, dada a matriz energética atual.

Esses dados chamam atenção para a reduzida atratividade do transporte coletivo na cidade, que vem perdendo demanda ao longo dos anos, bem como a falta de estímulo aos modos ativos (bicicleta e a pé). Somam-se a isso as iniciativas de priorização do automóvel nas políticas públicas, que refletem não apenas na implantação de infraestruturas como também no espraiamento urbano.

A cidade deve investir em políticas que levem a uma mudança profunda de hábitos e padrões de deslocamento. Dessa forma, é necessário desenvolver estratégias para gerir a demanda, utilizando ferramentas de preço e oferta de forma a tornar o automóvel uma escolha menos atrativa à população.

Indicador	
Viagens por modos individuais motorizados na divisão modal municipal	
Alvo	Prazo
22%	2040

22. Desenvolver Plano de Gestão da Demanda

Inicialmente, será desenvolvido o Plano de Gestão de Demanda, que apresentará um diagnóstico a respeito dos fatores de escolha de viagem – inclusive, confirmando a tendência prevista em 2011 –, de modo a contribuir para o estabelecimento de estratégias que deverão tornar tais decisões mais responsáveis e conscientes a respeito das externalidades negativas associadas às escolhas individuais. Esse documento indicará as medidas a serem adotadas para levar ao uso dos modos coletivo e ativos, criando um ambiente positivo para as pessoas que optarem pela adoção de modos alternativos de transporte. As estratégias de qualificação dos transportes ativo e coletivo são eixos centrais da Política Nacional de Mobilidade Urbana, por isso integram o PlanMob/RP de maneira objetiva e são fundamentais para motivar as mudanças comportamentais desejadas.

A redução do uso do automóvel significa desestímulo à demanda de veículos motorizados individuais e estímulo à oferta de modos alternativos de transporte. Por isso, serão incluídas estratégias para gestão de preços e oferta de estacionamentos e, em estágio mais avançado, a adoção da taxa de congestionamento a ser adotada em perímetro definido. Além disso, apesar de ser parte de ações conduzidas por outras diretrizes do PlanMob/RP, entende-se que o sucesso dessa iniciativa depende da valorização dos transportes ativo e coletivo.



23. Ampliar as áreas de estacionamentos rotativos incluindo centralidades fora do quadrilátero central

Atualmente, verifica-se a existência de áreas de estacionamentos rotativos restrita ao Quadrilátero Central. A partir dos resultados do Plano de Gestão de Demanda, espera-se a ampliação da iniciativa para outras áreas da cidade. A expansão das áreas de estacionamento rotativo para centralidades urbanas externas ao Quadrilátero Central ampliará o custo de viagem por automóvel, regulando assim a demanda desse modo de transporte. Estacionamentos rotativos serão tratados como um bem limitado de alto valor agregado, assim a regulação de preço para seu uso deverá dar mais competitividade à modos alternativos de transporte.

24. Implantar sistema eletrônico para estacionamentos rotativos contemplando a tarifa dinâmica em função da demanda por vagas

Sistemas eletrônicos de estacionamentos rotativos favorecem o uso da tecnologia para gerenciar a demanda por vagas. Preços variáveis para estacionamentos públicos serão usados para controlar a demanda, de forma que o aumento do uso de vagas deverá resultar em maiores preços praticados em áreas chave. Esse modelo dinâmico de tarifação deverá ser implantado em áreas de alta atratividade de viagens. Tais áreas devem ser claramente delimitadas e receber painéis eletrônicos de mensagens variáveis, para indicar de forma clara sobre os preços praticados. Essa ação será combinada a uma política de melhoria da oferta de modos de transporte alternativos, como forma de garantir a efetiva transferência modal, sem criar a sensação de penalização do usuário do automóvel.

25. Criar bolsões de estacionamento integrados aos terminais periféricos ao longo dos corredores de transporte coletivo

Serão implantados bolsões de estacionamentos integrados aos terminais periféricos dos corredores de ônibus. Essa modalidade de estacionamento, também conhecida como *Park and Ride (P&R)*, permite que usuários do automóvel estacionem seus veículos em áreas mais periféricas ao longo dos corredores de transporte público de alta capacidade e complementem suas viagens por transporte público coletivo. Como resultado, a demanda por transporte público aumenta, ao mesmo tempo em que os congestionamentos e a poluição do ar e os níveis de ruído urbano diminuem. Dessa forma, as condições gerais da mobilidade urbana são melhoradas, ampliando a qualidade de vida da população como um todo. É importante destacar que a efetividade dessa ação deriva da boa qualidade operacional do sistema de transporte público coletivo, que precisa conquistar a confiança de seus potenciais usuários para garantir a adesão a essa solução intermodal de transporte.

26. Reduzir na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo (LPUOS) a obrigatoriedade de vagas para automóveis em edifícios

A oferta de vagas de estacionamento, especialmente nas áreas de atratividade de viagens, representa um importante fator de estímulo ao uso do automóvel. O controle de oferta e o aumento do custo do uso dessas vagas serão usados para gerenciar a demanda pelos modos de transporte motorizados individuais. Essa ação precisa ser considerada conjuntamente com a melhoria da qualidade do transporte coletivo e da infraestrutura associada aos modos ativos de transporte.

Meta 6 – Regular a participação dos modos individuais motorizados no financiamento dos modos ativos e coletivo de transporte

Em Ribeirão Preto observa-se um privilégio aos modos de transporte individuais motorizados em detrimento dos ativos e coletivo. Esse modelo demonstra uma desproporcionalidade no financiamento dos diferentes modos de transporte. O uso do automóvel é subsidiado por toda a sociedade por meio dos impostos e da isenção de custos no uso de estacionamentos em vias públicas, ao mesmo tempo em que o custo do transporte coletivo é pago somente por seus usuários. Essa situação se agrava ainda mais quando se observam modelos de concessão em que o usuário do



transporte público financia obras de infraestrutura que beneficiam todo o sistema viário. Ademais, o transporte ativo recebe pouca atenção e recursos, não gerando atratividade. Obras públicas frequentemente ignoram a necessidade de pedestres e ciclistas. O fato é que o uso do automóvel produz externalidades muito negativas para toda a sociedade, estando os custos compartilhados com a sociedade, mas os benefícios são exclusivos do usuário individual. Dessa forma, os usuários do transporte individual motorizado devem compensar minimamente os efeitos negativos de sua escolha a partir de uma política de compensação de danos na qual o automóvel subsidia os demais modos de transporte.

Indicador		
Implementação de política para destinação de recursos provenientes do uso dos modos individuais motorizados para financiar modos alternativos de transporte		
Alvo	Prazo	
Fontes de financiamento regulamentadas	2022	

27. Criar Fundo Municipal de Mobilidade Urbana

Será criado um fundo municipal para financiar o desenvolvimento de ações em prol da mobilidade urbana sustentável, com atenção especial aos modos ativos e coletivo de transporte. Esse fundo poderá captar recursos provenientes do estacionamento rotativo, multas e infrações de trânsito e impostos arrecadados nos serviços de transporte por aplicativo, da taxa de congestionamento (caso essa venha a ser instituída), além de outras fontes de financiamento⁸. Com isso, espera-se impor um sistema que aumenta a participação do transporte individual no financiamento da mobilidade urbana.

⁸ A Lei Federal 13.724/2018 que institui o Programa Bicicleta Brasil com o objetivo de incentivar o uso da bicicleta estabelece como recurso para essa finalidade o uso de parcela dos recursos da CIDE-combustíveis.



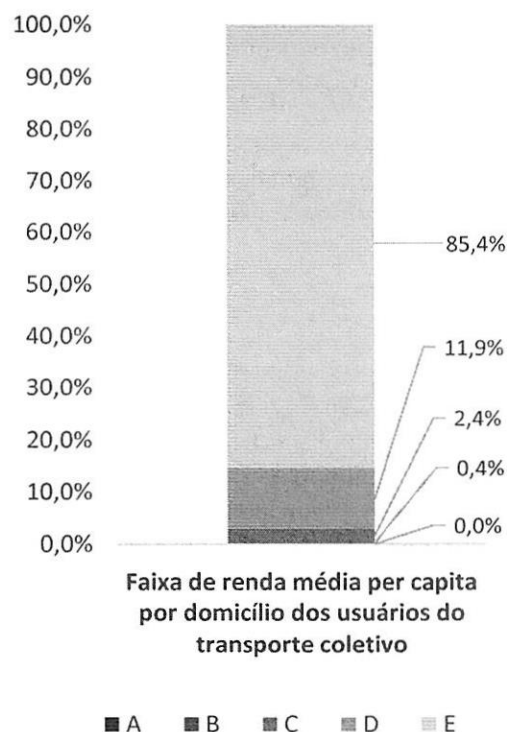
Segundo o *Transportation Research Board – TRB* (2013)⁹, a qualidade de um sistema de transporte coletivo é avaliada a partir de elementos que influenciam a percepção dos usuários a respeito do desempenho do serviço. A qualidade considera parâmetros como disponibilidade, conforto, facilidades oferecidas e depende de decisões operacionais que delimitam frequência, períodos de atendimento e serviço oferecido. Em resumo, a qualidade reflete como o sistema de transporte coletivo responde às necessidades de seus usuários e representa um balanço entre o transporte idealizado pelo público e o serviço efetivamente prestado.

Sistemas de transporte público coletivo de reconhecida qualidade são mais atrativos e, portanto, possuem maiores chances de concorrer diretamente com os modos individuais motorizados de transporte. A transferência de usuários de modos como o automóvel e a motocicleta para os coletivos é bastante desejada, especialmente ao se considerar todas as externalidades negativas provenientes do uso intensivo do transporte individual motorizado.

A cidade de Ribeirão Preto possui um grande desequilíbrio com relação ao número de viagens realizadas pelos modos individuais motorizados e coletivo. Enquanto a soma de viagens por automóvel e motocicleta representa aproximadamente 52% (cinquenta e dois por cento), o transporte coletivo representa apenas 18% (dezoito por cento) do total, segundo a Pesquisa Origem Destino de 2011. Esse volume é bastante inferior à média nacional de 28%¹⁰ (vinte e oito por cento) e reflete a crise do transporte coletivo na cidade. Além disso, identifica-se uma queda na demanda de passageiros desde o início da operação do Consórcio Pró-Urbano, uma condição que foi agravada pela pandemia da Covid-19. As causas para a queda da demanda decorrem de fatores internos e externos ao sistema, que se relacionam de maneira complexa com a própria percepção de cidade. Considerando as projeções para a demanda futura definidas pelo edital de licitação do sistema de transporte coletivo, dados da operação do sistema até o ano de 2019 (pré-pandemia) indicavam perdas acumuladas para passageiros ao longo dos últimos anos. Esse indicador apresenta a gravidade da situação do atual sistema de transporte, demonstrando a necessidade de promover uma transformação em seu modelo operacional de forma a resgatar sua qualidade para assim atrair novos usuários.

Esses problemas reforçam a necessidade do estabelecimento de metas e o desenvolvimento de ações que busquem promover a qualificação do transporte garantindo a manutenção de tarifas acessíveis à população. Assim, a diretriz “Transporte Público Coletivo de Qualidade” é composta pelos objetivos: (a) confiabilidade, conforto e conveniência do transporte público coletivo; e (b) modicidade tarifária do transporte coletivo. Esses objetivos representam uma ação emergencial em favor de um planejamento da mobilidade urbana dedicado à valorização de pessoas e não mais dos veículos, buscando soluções para humanizar a cidade e tornar o espaço público mais atrativo, seguro e confortável para toda a população.

O atual modelo de remuneração do sistema de transporte coletivo considera seu financiamento a partir da tarifa pública. Contudo, isso gera um problema para investimentos que venham a melhorar a qualidade dos serviços prestados, uma vez que essa é uma relação direta que leva ao aumento dos custos e, portanto, da tarifa cobrada de seus usuários. Assim, o financiamento do transporte coletivo não pode dar-se exclusivamente por seu usuário, mas por todos aqueles que se beneficiam da operação desse serviço, como os usuários do transporte individual motorizado. A atratividade do transporte público coletivo também está associada a sua acessibilidade financeira. É importante ter-se em mente que serviços caros afastam potenciais usuários, que migram para outros modos de



⁹ TRB – Transportation Research Board. Transit Capacity and Quality Service Manual. Washington, DC, 2013.

¹⁰ ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público – Relatório Geral, 2016. <http://files.antp.org.br/simob/simob-2016-v6.pdf>

transporte, como, por exemplo, a motocicleta, que possui baixo valor de compra e reduzidos custos de uso em comparação ao automóvel. A última Pesquisa Origem-Destino apontou que, em 2011, 57% (cinquenta e sete por cento) dos usuários do transporte coletivo pertenciam às faixas de renda D¹¹ e E¹², considerando a renda média familiar desses indivíduos. Observando-se esses valores a partir da renda média familiar mensal per capita tal proporção chega a 97% (noventa e sete por cento). Tais informações reforçam o perfil dos usuários do transporte coletivo como representantes das camadas mais pobres da população e que são, de alguma forma, negligenciados pela baixa qualidade do serviço prestado, refletida em tempos médios de viagens duas vezes superiores ao tempo gasto por usuários do automóvel.

Objetivo 4 - Confiabilidade, Conforto e Conveniência do Transporte Público Coletivo

O declínio da demanda do transporte público coletivo será revertido por meio de ações que resgatem a confiabilidade, o conforto e a conveniência dos serviços prestados. Esses elementos são definidos por uma série de atributos, que interagem e influenciam mutuamente uns aos outros, afetando a percepção de seus usuários e influenciando suas escolhas.

A confiabilidade é dada por: (i) nível de prioridade do transporte coletivo no sistema viário, (ii) qualidade da pavimentação das vias onde circulam os ônibus, (iii) respeito à programação de linhas e horários previamente definidas, (iv) uniformidade da oferta considerando a manutenção dos serviços nos entre-picos, finais de semana e feriados e (v) extensão das rotas, uma vez que percursos curtos sofrem menos influências de fatores externos à operação.

O conforto do sistema de transporte coletivo que é percebido por seus usuários é definido por: (i) lotação, (ii) temperatura e ruído no interior dos veículos, (iii) direção do condutor de forma a se evitar movimentos bruscos de aceleração e desaceleração, (iv) presença de degraus e funcionamento de portas, e (v) condições dos pontos de parada, como cobertura, iluminação, bancos e limpeza.

Finalmente a conveniência de um sistema de transporte coletivo é dada por: (i) quantidade de viagens ofertadas, (ii) quantidade de transbordos necessárias para completar uma viagem, (iii) oferta nos entre-picos, (iv) modelos de bilhetagem, (v) disponibilidade e qualidade das informações sobre os serviços, e (vi) facilidades adicionais, como estacionamentos para automóveis e bicicletas nos terminais de bairros.

A conquista da confiabilidade, conforto e conveniência dos usuários do transporte coletivo deverá promover a transferência modal, ampliando a demanda de usuários. O monitoramento permanente desses indicadores permitirá que a Administração Pública tome medidas de maneira ágil a fim de manter a atratividade do serviço.

Além disso, as ações previstas nesse plano consideram o fundamental direito do acesso universal ao transporte coletivo respeitando fundamentalmente os grupos sociais menos favorecidos. Dessa forma, almeja-se um sistema capaz de atrair mais usuários ao passo que consiga incluir usuários excluídos hoje sem que isso, necessariamente, signifique o aumento da tarifa pública do sistema.

Meta 7 - Aumentar a participação do transporte coletivo na divisão modal municipal

O aumento da demanda do transporte coletivo gera benefícios para toda a sociedade, especialmente quando essa se dá pela transferência modal a partir de usuários do automóvel. A última Pesquisa Origem Destino (2011) apontou que apenas 18% (dezoito por cento) das viagens realizadas no município se dão por transporte coletivo. Contudo, esse número deve ser menor hoje em dia, pois o sistema vem registrando perdas contínuas de passageiros, desde o início da operação do Consórcio Pró-Urbano, bem como foi sensivelmente afetado pela Pandemia.

Esse plano considera a qualificação do sistema de transporte coletivo a partir de ações que garantam sua priorização e o conforto de seus usuários. O sistema de transporte por ônibus deve tornar-se mais atrativo e alcançar um desejado equilíbrio na divisão modal municipal, promovendo a migração dos usuários do transporte individual motorizado para o esse modo de transporte, bem como servir de suporte para a expansão a intermodalidade do transporte motorizado para o transporte ativo.

¹¹ Faixa de renda D: renda média mensal de 2 a 4 salários mínimos.

¹² Faixa de renda E: menos de 2 salários mínimos.

É importante mencionar que as ações aqui especificadas não encerram a necessidade de atuação em novas frentes. Transformações no sistema de transporte coletivo demandam tempo e extensivos investimentos, assim, recomenda-se a revisão do impacto das ações implementadas para que sejam traçadas novas iniciativas que venham a levar à desejada demanda por usuários desse serviço.

Indicador	
Viagens por transporte coletivo na divisão modal municipal	
Alvo	Prazo
30%	2040

28. Regular a proibição de circulação de autos em determinados horários e regiões consideradas como críticas para o trânsito de veículos da cidade, bem como, alternativa para não incidência do instrumento denominado taxa de congestionamento.

Após os esforços para melhorar as condições associadas aos modos alternativos de transporte (coletivo e ativo) e após a implantação das ações apontadas pelo Plano de Gerenciamento de Demanda, será regulamentada a proibição de circulação de autos em determinados horários e regiões consideradas como críticas para o trânsito de veículos do município de Ribeirão Preto, também conhecida como rodízio de veículos. Suas regras de funcionamento serão definidas conforme o cenário identificado no momento de sua adoção por meio de um Decreto específico.

29. Implantar 57 km corredores de ônibus

A implantação de corredores de ônibus já é uma realidade no município, ainda que alguns trechos ainda estejam em fase de conclusão. Contudo, para que haja o impacto esperado é necessário que a preferência do transporte coletivo seja ampliada. Corredores exclusivos de transporte coletivo garantem a prioridade dos ônibus resultando em maiores velocidades operacionais, menores tempos de viagem, economia de combustível e consequente redução das emissões de poluentes ambientais e GEE. Sistemas de transporte coletivo que operam com prioridade no tráfego geral, especialmente em vias segregadas, possuem maior atratividade uma vez que proporcionam maior confiabilidade e conforto para seus usuários.

30. Implantar faixas exclusivas de ônibus

Serão implantadas faixas exclusivas de ônibus em vias onde a oferta de viagens por transporte coletivo for superior ao volume de usuários do transporte motorizado individual, dado pela capacidade individualizada das faixas de rolamento.

31. Qualificar pavimentação em vias de operação do transporte coletivo

Serão qualificados os 864 km de vias alvo da operação do transporte coletivo por ônibus. Esse valor pode ser alterado considerando o redesenho da rede de ônibus, que passa atualmente por processo de atualização. A qualidade do pavimento é fundamental para a manutenção do serviço de transporte coletivo, uma vez que evita quebras de veículos, além melhorar a percepção de conforto a seus usuários.



32. Implantar terminais de ônibus

O atual sistema de transporte coletivo vem passando por uma reestruturação. Estão em desenvolvimento estudos que levarão a uma nova rede de transporte coletivo operando em corredores exclusivos. Esse processo deverá contar com a definição de novos terminais de ônibus em pontos estratégicos para o sistema, permitindo a realização de integrações de maneira rápida e confortável.

Até o momento, há previsão para a construção do novo Terminal Central, que deverá estar localizado na Rua Mariana Junqueira, entre as ruas Álvares Cabral e Tibiriçá.

A conclusão dos estudos, bem como uma futura avaliação da operação do serviço poderão identificar novas demandas para futuros terminais.

33. Qualificar todos os pontos de parada

Serão qualificados todos os pontos de ônibus do município, que deverão incluir minimamente abrigos, bancos, iluminação e informações a respeito dos serviços de transporte como mapa de imediações apresentando as linhas, pontos de parada, locais de interesse e tabela de horários. Os pontos em corredores deverão receber painéis digitais com a previsão de chegadas dos veículos, bem como *wifi* e monitoramento por câmeras. A escolha dos primeiros locais que receberão as melhorias dependerá de estudo de demanda de passageiros.

34. Implantar sistema de ITS para melhorar a *performance* do transporte público coletivo

Será implantado sistema ITS que deverá contar com sistemas de semáforos inteligentes, para garantir a prioridade dos ônibus em interseções, além de Centro de Controle Operacional – CCO para monitorar a operação de forma mais eficiente.

35. Estruturar a rede de ônibus seguindo o modelo tronco-alimentado

A rede de transporte coletivo deverá gradualmente ser estruturada seguindo o modelo tronco-alimentado como uma estratégia de agilizar as viagens realizadas e otimizar a operação em corredores. A operação tronco-alimentada deverá garantir o uso de veículos de maior capacidade e conforto nos corredores, com reduzido *headway*, buscando assim dar ampliar a oferta do sistema e reduzir os tempos de viagem, características que tornam o sistema mais confiável e também competitivo frente ao transporte individual motorizado.

Objetivo 5 - Modicidade tarifária do transporte público coletivo

Considerando-se os dados da Pesquisa Origem-Destino (2011), a tarifa pública do transporte coletivo correspondia em média a 26% da renda média familiar *per capita* dos usuários do transporte coletivo.

Esse valor é justificado pela composição dos usuários do serviço, que são predominantemente (mais de 90%) pertencentes às faixas de renda D e E.

Meta 8 – Reduzir o impacto da tarifa do transporte coletivo na renda de seus usuários

A acessibilidade do transporte público coletivo é dada também por sua acessibilidade econômica, ou seja, esse serviço não deve onerar em demasia seus usuários de forma a minimizar o comprometimento de sua renda.

A desoneração do usuário do transporte coletivo é parte fundamental para gerar atratividade ao sistema. Assim, fontes adicionais de financiamento devem ser consideradas amortizar esse efeito, bem como uma avaliação profunda dos modelos de concessão dos serviços, tanto operacional do transporte, mas também a ele associados.

Indicador	
Percentual da renda média dos usuários do transporte coletivo impactado pela tarifa do serviço	
Alvo	Prazo
6%	2035



36. Destinar recursos do FUNDURB para o Fundo de Mobilidade Urbana

Isso reforça a necessidade de criação de um fundo para financiar a mobilidade urbana, que deverá ser alimentado a partir de recursos principalmente provenientes dos custos pelo uso do automóvel e receitas acessórias ao sistema de transporte. Ademais, aproveitando-se da estrutura já criada para receber recursos de contrapartidas, outorgas onerosas e outras receitas da expansão urbana, traça-se o plano de destinar parte das receitas do Fundo de Desenvolvimento Urbano – FUNDURB para o Fundo de Mobilidade Urbana que destinará, exclusivamente, seus recursos para as ações propostas no Plano.

37. Regularizar a exploração de rendas acessórias para operadores do sistema de transporte coletivo

Grande obstáculo para a implementação das políticas de mobilidade, a geração de novas receitas é assunto bastante polêmico. Contudo, ainda que exista o debate é impossível conceber que a mudança da mobilidade urbana não passe por questões financeiras. Assim, buscar-se-ão formas alternativas de exploração de receitas acessórias que circundem o sistema de transporte coletivo, que não estão funcionando atualmente.

38. Instituir o subsídio municipal da tarifa

Um dos poucos elementos comuns a todo sistema de mobilidade bem sucedido é o subsídio estatal, que garante o padrão e a qualidade do serviço prestado. Esse subsídio se justifica uma vez que a realidade ribeirão-pretana impõe o uso do transporte público coletivo por usuários de baixa renda e pela baixa atratividade por outros potenciais usuários. Por meio do subsídio, pretende-se aumentar a qualidade do transporte, aumentando a atratividade do transporte público e, consequentemente, diminuindo a pressão da tarifa para os usuários de baixa renda. Nesse sentido, o subsídio municipal não se encerra em uma única ação, mas em um conjunto de ações que constantemente estão sendo criadas, modificadas e extintas para que se garantam os efeitos pretendidos, isto é, a modicidade tarifária.

39. Avaliar a eficiência do modelo de gestão do transporte público coletivo

Essencial para monitorar os recursos empregados e exigir o cumprimento dos indicadores de qualidade do serviço prestado. Os indicadores de qualidade serão ferramentas úteis para avaliar as concessionárias de transporte público coletivo, influenciando no valor da tarifa e no índice de reajuste contratual. Dessa forma, a opinião do usuário, somada à avaliação técnica do agente fiscalizador, se torna importante para o modelo de gestão do transporte público coletivo.



De acordo com o compromisso assumido pelo Brasil perante a Organização das Nações Unidas por meio da Agenda 2030, espera-se que toda política pública esteja em sintonia com os objetivos do desenvolvimento sustentável. Diante dessa expectativa, é imposto ao município se responsabilizar pela parcela que lhe cabe ante os desafios das mudanças climáticas. Nesse sentido, serão desenvolvidas ações que, principalmente, enfrentem o aumento das emissões de carbono, uma vez que grande parte do volume emitido existe em razão do transporte motorizado.

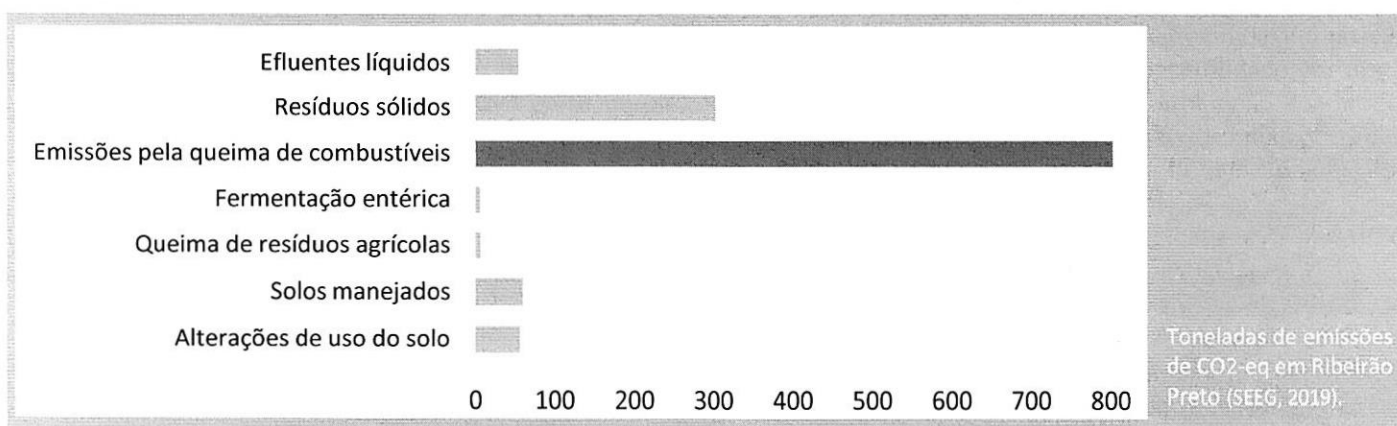
Atualmente a cidade enfrenta graves crises de qualidade do ar. Em períodos de seca e de intensas queimadas a região tornou-se referência no Estado de São Paulo quanto aos piores índices de qualidade do ar. Assim, é fundamental reduzir o impacto negativo das emissões de poluentes ambientais e gases de efeito estufa para garantir a qualidade de vida e saúde da população e das futuras gerações.

O PlanMob/RP não será responsável por orientar todas as políticas municipais sobre o tema. A referência para o monitoramento da qualidade do ar corresponde ao Plano Estadual de Mudanças Climáticas, que também deverá possuir uma versão municipal (em processo de desenvolvimento). Contudo, o PlanMob/RP tem responsabilidade em traçar estratégias para o tratamento da questão a partir da ótica dos transportes urbanos, buscando a promoção dos modos limpos e sustentáveis de transporte em detrimento daqueles baseados no uso de combustíveis fósseis e de baixa eficiência operacional (como os automóveis). Assim, um modelo ambientalmente responsável para a mobilidade urbana será construído a partir de um objetivo claro de alcançar o baixo impacto ambiental do transporte urbano.

Objetivo 6 - Baixo impacto ambiental dos sistemas de transporte urbano

O setor de transporte é o maior responsável pela emissão de poluentes ambientais e GEE no município de Ribeirão Preto. A queima de combustíveis fósseis no município é agravada por um índice de motorização de 51,9 automóveis por 100 habitantes. Essa é uma relação bastante elevada em comparação com a média nacional que corresponde a 33¹³. A Pesquisa Origem Destino (2011) apontou que 42% (quarenta e dois por cento) das viagens diárias utilizam o automóvel e 10% (dez por cento), a motocicleta, que juntos representam uma divisão modal bastante alta para os modos motorizados individuais de transporte.

A transferência desses modos para os ativos e coletivo deverá produzir um impacto bastante positivo quanto à redução nas emissões de poluentes, mas não será suficiente para que se alcancem os índices acordados pela Agenda 2030. Ações complementares, como à mudança tecnológica da frota no município, devem ser perseguidas para que se alcancem as mudanças necessárias para uma mobilidade urbana limpa.



¹³ Considerando-se as estimativas populacionais de 2020 e a frota de automóveis e caminhonetes registrada no DENATRAN para igual período.

Meta 9 – Reduzir as emissões do transporte urbano

O município de Ribeirão Preto ocupa a 11ª posição do ranking de emissões do Estado de São Paulo, registrando 1.287.793 toneladas (t) de CO₂-eq¹⁴. Sendo que 62% (sessenta e dois por cento) das emissões locais de CO₂-eq provém do setor de energia e correspondem à queima de combustíveis fósseis para o transporte. Esse dado demonstra o grande impacto que o setor de transporte exerce sobre a qualidade do ar local.

A mudança do paradigma do transporte municipal trará consequências (quase que) imediatas à sociedade em vista da grande participação dos automóveis de sua frota. Por isso, busca-se o alvo de 50% (cinquenta por cento) de redução das emissões, já que a competência municipal está restrita ao interesse local, cabendo ao Estado e a União o auxílio para que a meta proposta na Agenda 2030 seja alcançada.

Indicador	
Redução de poluentes emitidos pela queima de combustíveis fósseis provenientes do transporte urbano	
Alvo	Prazo
50%	2030

40. Realizar inventário de emissões de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa provenientes do transporte

O inventário de emissões será a ferramenta adotada para identificar as fontes de emissões e seus impactos locais. A periodicidade de sua realização será definida pelo Plano de Mudanças Climáticas e sua contínua aplicação levará à construção de séries históricas de dados, que permitirão avaliar o impacto das ações empreendidas na mobilidade ao longo do tempo.

41. Adotar frota pública limpa

A frota municipal de veículos será gradualmente substituída de forma a tornar-se totalmente limpa até 2050, o que envolverá os veículos direta e indiretamente controlados pela Administração Pública. A transição poderá se dar a partir da introdução de veículos híbridos, que utilizem biodiesel ou elétricos. Tal ação deverá gerar um impacto positivo para o setor automotivo, de forma a promover avanços tecnológicos que venham a suprir as necessidades locais, e também servir como um exemplo a ser seguido por outros municípios do país que tenham a sustentabilidade e a qualidade ambiental como metas a serem alcançadas.

42. Elaborar Programa Municipal de Compartilhamento de Viagens - *carpool*

O compartilhamento de viagens, frequentemente realizado por aplicativos de carona, possui a vantagem de reduzir o número de automóveis em circulação. Os resultados dessa iniciativa produzem impactos positivos para toda a sociedade, como: (i) redução do consumo de energia e emissão de poluentes, (ii) mitigação dos congestionamentos e (iii) a redução da demanda por infraestruturas de garagens e estacionamento, (iv) economia de recursos públicos. O Programa de Compartilhamento de Viagens será elaborado considerando a definição de ações estratégicas para estimular a carona como uma alternativa de transporte. Esse programa apontará as estratégias de comunicação a serem adotadas para impulsionar sua adesão e também os benefícios que serão ofertados àqueles que aderirem ao programa.

43. Implantar piloto do Programa de Compartilhamento de Viagens

Será executado um piloto do programa de caronas com funcionários da Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto. Tal iniciativa permitirá avaliar a efetividade das estratégias apontadas no Programa de Compartilhamento de Viagens, levando a eventuais ajustes como forma de se potencializar sua aderência e, portanto, seus resultados.

44. Expandir piloto do Programa de compartilhamento de viagens

Após a realização do piloto, o programa de carona será expandido buscando a parceria de empresas para conquistar escala municipal e potencializar seus ganhos a toda a sociedade.

45. Atrair para o município empresas de compartilhamento de veículos – *car sharing*

O *car sharing* é explicado pelo acesso de inúmeras pessoas ao mesmo veículo, que é ofertado por uma empresa que o aluga por hora ou dia. Essa iniciativa é vantajosa por eliminar a necessidade de posse do automóvel, bem

14 SEEG Municípios – 2019. GWP-AR5. <https://plataforma.seeg.eco.br/cities>.

como a necessidade de áreas estacionamento, sejam essas públicas ou privadas. Contudo, tal iniciativa apresenta vantagens para o meio ambiente quando a fonte energética desses veículos é limpa e renovável. Assim, o município irá buscar estratégias para atrair empresas que ofereçam o serviço de compartilhamento de veículos limpos.

Meta 10 – Compôr a frota de transporte coletivo exclusivamente com tecnologias limpas

O transporte público coletivo é comumente associado a uma percepção negativa quanto à emissão de poluentes ambientais. Tal condição deve-se ao fato de que o diesel mineral é o combustível com os maiores fatores de emissões em comparação a outras fontes energéticas. Além disso, o estado de conservação da frota influencia diretamente no consumo médio do veículo, de modo que o controle da idade mínima se torna um encargo municipal para garantir minimamente o controle de emissões.

A frota de transporte público coletivo tem um papel fundamental para a promoção do uso de tecnologias não poluentes. A adoção de veículos zero carbono não apenas contribui para a redução das emissões de GEE, mas principalmente cumpre um papel importante para impulsionar a indústria automobilística a responder às demandas ambientais. Estima-se que a frota municipal contribua para 4% (quatro por cento)¹⁵ do total de emissões provenientes da queima de combustíveis.

O Plano de Ação Climática em desenvolvimento pelo governo do estado de São Paulo apresenta meta de neutralizar todas as emissões de GEE até o ano de 2050, a partir do financiamento de veículos que utilizam tecnologias limpas. Tal iniciativa representa uma grande oportunidade pra Ribeirão Preto avançar no controle das emissões de gases poluentes emitidos por sua frota municipal.

Indicador	
Volume de poluentes emitidos pela operação da frota de transporte coletivo	
Alvo	Prazo
Zero	2040

46. Utilizar veículos de tecnologia não poluente nos corredores de transporte coletivo

A introdução de veículos de tecnologia limpa no sistema de transporte coletivo constitui uma ação de elevado custo. Assim, a transição da frota para esse novo modelo tecnológico se dará inicialmente pela inserção de veículos limpos em linhas que venham a operar nos corredores exclusivos de ônibus. Essa é uma estratégia para maximizar a eficiência desses veículos, evitando que sua operação seja limitada pelas flutuações do tráfego geral.

47. Expandir veículos de tecnologia não poluente para toda a frota de ônibus municipal

A adoção de veículos limpos, com zero emissões de carbono, deverá ser ampliada até a completa renovação da frota. Tais tecnologias limpas permitirão também que o sistema de transporte coletivo atinja padrões de excelência quanto à emissão de ruídos, outro grave problema ambiental promovido pela circulação de veículos urbanos.

¹⁵ Percentual calculado a partir da ferramenta PlanFrota, desenvolvida pelo Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA). <https://energiaambiente.org.br/produto/planfrota-ferramenta-para-transporte-limpo>



A cidade de Ribeirão Preto vive uma contínua expansão urbana. Tal fenômeno produz complexas relações entre as distribuições de usos do solo e como essas atividades são conectadas pelos sistemas de transporte. Esse arranjo traz desafios para a gestão urbana e melhoria da qualidade de vida de sua população. Para isso é essencial que se possa identificar, medir, prever e otimizar os efeitos das escolhas de transporte realizadas pela população e como as políticas públicas podem afetá-las. Dessa forma, a disponibilidade e gerenciamento de dados é parte fundamental para o desenvolvimento, a implantação e o monitoramento de políticas que se pretendam influenciar o bem-estar de toda a população.

A mobilidade urbana é tratada de forma dispersa dentro da Administração Pública em Ribeirão Preto. As secretarias de Planejamento e Desenvolvimento Urbano e Obras Públicas, além da Transerp interferem diretamente nos sistemas de transporte locais, mas sem integração tecnológica entre elas. A interação de diferentes agentes torna complexa o gerenciamento de dados o que pode levar à desinformação e ineficiências. Além disso, é importante destacar que atualmente não há plataforma de dados abertos da mobilidade urbana no município, que dê publicidade informações como a Pesquisa Origem-Destino, caracterização da frota de ônibus, ou até mesmo bases de dados georreferenciadas. Essa ausência de sistematização e armazenamento dos dados públicos impede o desenvolvimento de um ambiente de fomento para novas tecnologias para o setor, bem como surjam alternativas para resolver problemas que hoje são, até mesmo, desconhecidos pela sociedade.

Cidades inteligentes são pautadas em princípios de eficiência, seja no uso de recursos ou em seus sistemas de transporte, de coerência no planejamento urbano, de gerência administrativa e disponibilidade de informações ao cidadão, entre outros. Para alcançar o *status* de cidade inteligente, Ribeirão Preto deve avançar promover avanços profundos para tornar disponíveis a seus cidadãos, investidores e administradores serviços inovadores que facilitem o comprometimento e a participação popular, o acesso a dados abertos, novas tecnologias e o desenvolvimento da cidade como um ecossistema de fomento à inovação tecnológica.

Assim, foi traçado o objetivo “Monitoramento da mobilidade urbana por meio de plataforma de acesso público e dados abertos” buscando não apenas atender ao princípio da gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da mobilidade urbana (definido pela Política Nacional de Mobilidade Urbana), mas também como uma forma de tornar a gestão pública mais eficiente em suas atribuições, incidentalmente fomentando um ecossistema inovador que estimula o constante diálogo entre os diversos atores da mobilidade urbana.

Objetivo 7 – Monitoramento da mobilidade urbana

Há uma expectativa de mudança do cenário da mobilidade com o desenvolvimento tecnológico para tornar os sistemas de transporte mais eficientes, promovendo a redução dos congestionamentos, a melhoria da qualidade do ar e oferecendo opções para as alternativas de transporte. Assim, é imprescindível medir a evolução da implementação de ações para se atingir as metas e objetivos desejados em busca da mobilidade sustentável.

O monitoramento constitui um importante instrumento de gestão, seja essa pelo poder público ou pela sociedade como um todo. Para tanto, é essencial que sejam estabelecidos canais diretos de comunicação entre órgãos do poder público, além desses com a sociedade. A construção de uma plataforma de monitoramento da mobilidade urbana, com dados abertos e verificação de cumprimento de indicadores, é parte desse processo.

Meta 11 – Operacionalizar plataforma pública e do Observatório da Mobilidade Urbana

Atualmente, as informações que caracterizam a mobilidade urbana em Ribeirão Preto não se encontram organizadas e sistematizadas em bancos de dados. Tal condição representa um grande problema para a gestão pública quanto ao processo de planejamento, uma vez que isso dificulta a compreensão da realidade local. Além disso, isso torna ainda mais complexo o monitoramento das ações realizadas, inviabilizando a verificação da efetividade das políticas públicas.

O desenvolvimento de uma plataforma única de dados da mobilidade urbana representará um grande avanço para a coordenação de informações, desenvolvimento de análises, monitoramento de políticas e avaliação dos sistemas de transporte urbano. Assim, serão realizadas ações que busquem a formação de equipe técnica, de coleta, de organização

e de estruturação de bancos de dados, bem como o desenvolvimento de um canal de acesso público e universal dos dados de mobilidade urbana.

Indicador	
Plataforma do Observatório da Mobilidade em operação	
Alvo	Prazo
Plataforma operante	2024

48. Capacitar equipe técnica municipal para manipular dados e trabalhar com protocolos de atualização de informações

O trabalho de técnicos e gestores é fundamental para conduzir a cidade à mobilidade sustentável. Tal desafio requer a atuação de um corpo técnico qualificado com habilidades de planejamento, implementação de processos, gerenciamento e análise de bancos de dados. Assim, a equipe técnica municipal passará por treinamento para desempenhar tal papel de forma eficiente e qualificada.

49. Construir banco de dados da mobilidade urbana com protocolos de atualização e monitoramento de indicadores e metas

Será construído um banco de dados permanente sobre mobilidade urbana. As informações a serem incluídas devem contemplar: bases geográficas georreferenciadas, banco de dados da Pesquisa Origem-Destino, dados operacionais dos diversos sistemas de transporte, e informações específicas do sistema de transporte coletivo, como demanda de passageiros e características da frota. Tais informações serão de livre acesso e permitirão que se realize o monitoramento das políticas públicas, bem como garantirão a transparência do processo. Será desenvolvido também o protocolo de atualização de dados para garantir sua máxima correspondência com a realidade. Além disso, esse banco servirá para alimentar o sistema de monitoramento de indicadores do PlanMob/RP, que servirão para acompanhar o progresso das ações desenvolvidas e o quão distante o município está do cumprimento das metas estabelecidas.

50. Realizar Pesquisa Origem-Destino (OD)

Será realizada nova Pesquisa Origem-Destino permitindo o mapeamento das atividades geradoras e atradoras de viagens, bem como o entendimento de como essas viagens se dão no espaço urbano. Tal pesquisa constitui a mais importante ferramenta para a gestão dos sistemas de transporte e deve ser realizada periodicamente para que assim seja possível acompanhar a evolução da distribuição espacial de viagens no território e o impacto das políticas públicas de transporte sobre esses sistemas.

51. Desenvolver plataforma do Observatório da Mobilidade Urbana

A publicação de dados provenientes da operação dos sistemas de mobilidade urbana é o primeiro passo para o fomento de iniciativas inovadoras baseadas em informações e tecnologias para facilitar as relações entre o cidadão e a gestão pública. Além disso, dados abertos são fundamentais para o desenvolvimento de novos negócios baseados na transformação de informações em conhecimento. Tal abordagem envolve diferentes atores (setor público, sociedade e empresas) de forma dinâmica de maneira que todos ganham. O desenvolvimento tecnológico oferece a oportunidade de se prover e disseminar informações em larga escala criando um ecossistema propício ao surgimento de novas tecnologias. Assim, será criada plataforma para acesso de dados abertos da mobilidade urbana permitindo o acompanhamento das metas estabelecidas, além da execução das ações a elas relacionadas. Tal ferramenta será acessada publicamente via *web* e contribuirá para fomentar o Observatório da Mobilidade Urbana de Ribeirão Preto.

52. Instituir o Conselho de Mobilidade Urbana

Será criado o Conselho de Mobilidade Urbana, cuja função será de acompanhar o cumprimento das metas e objetivos do plano de mobilidade, bem como para fomentar uma instância permanente de debate buscando atingir seus objetivos com eficiência, rapidez e, se possível, de maneira menos custosa. O Conselho da Mobilidade Urbana será formado pela sociedade civil, por meio das diversas associações e pessoas que a representam, bem como pelo corpo técnico municipal.

Meta 12 – Qualificar os sistemas de informação e produção de dados de Mobilidade Urbana

Atualmente as informações que qualificam a mobilidade urbana em Ribeirão Preto estão dispersas entre instituições públicas. Tal condição gera ineficiências para a gestão pública em todos os processos de planejamento e produção de políticas públicas.

O acesso à informação é peça chave para o avanço tecnológico e seu melhor aproveitamento. O contínuo crescimento da cidade e o crescimento da tecnologia gerando informações em tempo real sobre os sistemas de transporte urbano trazem o desafio de como explorar todo o potencial oferecido pela geração de dados. Dessa forma, a cidade deve investir na gerência e no compartilhamento de dados, além da compreensão crítica dessas informações.

A integração de agentes públicos de diferentes áreas da gestão municipal deverá ser viabilizada pela implantação do Laboratório de Geotecnologia e do Centro de Controle Operacional – CCO. Ambos auxiliarão no monitoramento e gestão da política pública.

Indicador		
Sistemas unificados de informação operantes		
Alvo	Prazo	
Sistemas operantes	2024	

53. Implantar Laboratório de Geotecnologia integrando às diferentes áreas da gestão pública

Será implantado o Laboratório de Geotecnologia que contará com a presença de técnicos de diferentes órgãos públicos reunidos em um mesmo local.

54. Implantar CCO - transporte coletivo e gerenciamento de tráfego

Será implantado CCO para monitoramento conjunto da operação do tráfego urbano e do transporte coletivo. Essa iniciativa deverá contemplar não apenas a construção das instalações físicas do CCO, mas também a contratação de sistemas operacionais, bem como a capacitação de equipe técnica municipal para operar o serviço. O CCO deverá controlar de forma integrada a operação dos sistemas de transporte urbanos de forma a garantir a máxima eficiência do transporte público coletivo, além da prioridade dos modos ativos de transporte.





O transporte de cargas é caracterizado pela movimentação de bens e está presente em toda a cadeia que conecta centros produtivos ao consumidor final. Essa atividade é fundamental para a competitividade local e interfere diretamente na economia da região, servindo à indústria, comércio e serviços, que geram riquezas a toda a sociedade.

A atividade de cargas não representa um fim e si mesma, mas está intrinsecamente associada aos usos urbanos e engloba o transporte dos mais diversos produtos, como mercadorias, correios e valores, materiais de construção e resíduos sólidos, entre outros. A operação dos transportes de carga produz reconhecidos impactos negativos para as áreas urbanas, como congestionamentos, emissões de poluentes, ruídos e redução da segurança viária. Nenhum desses problemas é exclusivo da operação logística. Contudo, é importante considerar que os sistemas urbanos já são demasiadamente pressionados pela circulação de pessoas no território para que negligenciem a frota logística. Assim, o transporte de bens deve ter como premissa a minimização de seus impactos, buscando a máxima eficiência de sua operação. Dessa forma, essa diretriz tem como objetivo o transporte de cargas em harmonia com as atividades urbanas conciliado com a mobilidade para pessoas.

Objetivo 8 – Transporte de cargas em harmonia com as atividades urbanas

A urbanização acelerada vivida pela cidade de Ribeirão Preto ao longo dos últimos anos traz grandes desafios para a logística de abastecimento. É necessário que se compatibilize demandas dos setores de comércio e serviços com o crescente consumo da população, buscando sempre alinhar os princípios da qualidade de vida e sustentabilidade. São problemas comuns na cidade as limitações da infraestrutura urbana, sinalização e fiscalização, que impactam diretamente a atividade do transporte de cargas.

Tais condições se refletem em aumento dos custos operacionais e diminuição da qualidade dos serviços prestados, que acabam sendo percebidos por toda a sociedade. Assim as políticas públicas de trânsito e transporte serão aprimoradas buscando estratégias para maximizar sua eficiência operacional e reduzir custos do transporte de cargas, além de reduzir e mitigar seus impactos ambientais no ambiente natural e construído. As estratégias aqui apresentadas consideram a construção de conhecimento a respeito do problema, que atualmente é pouco discutido pela gestão pública, considerando todas as operações a ele associadas (frete, armazenamento e transbordo de mercadorias), tratando cada uma de suas especificidades com a devida atenção.

Meta 13 – Disciplinar e dar eficiência ao transporte de cargas

A circulação de cargas em centros urbanos pode gerar uma série de problemas para a circulação de pessoas, além da sobrecarga da já limitada infraestrutura. Assim é fundamental conhecer a dinâmica da circulação de cargas em Ribeirão Preto. O disciplinamento do sistema de transporte de cargas deve ter como premissas: segurança, controle ambiental, vitalidade econômica, acessibilidade e mobilidade, sempre buscando a harmonia entre as operações logísticas e as atividades urbanas.

Atualmente apenas algumas vias do Quadrilátero Central possuem restrições à circulação do transporte de carga, com acesso permitido somente entre as 22h00 e 08h00. Nenhuma outra área da cidade possui tratamento específico, seja para controle de acesso ou facilitação operacional. As áreas ao redor de importantes infraestruturas, como o Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes, o ramal ferroviário da Ferrovia Centro Atlântica e as rodovias que cortam a cidade, especialmente a Anhanguera (SP-330), merecem atenção não apenas quanto a sua urbanização, mas especialmente no que tange a acessibilidade de veículos de carga. Entender a dinâmica produtiva da cidade é parte fundamental do planejamento logístico. Assim, a cidade precisa investir esforços para produzir conhecimento e geração de dados que potencializem sua capacidade de planejar os fluxos urbanos minimizando potenciais conflitos entre desenvolvimento e o deslocamento urbano.

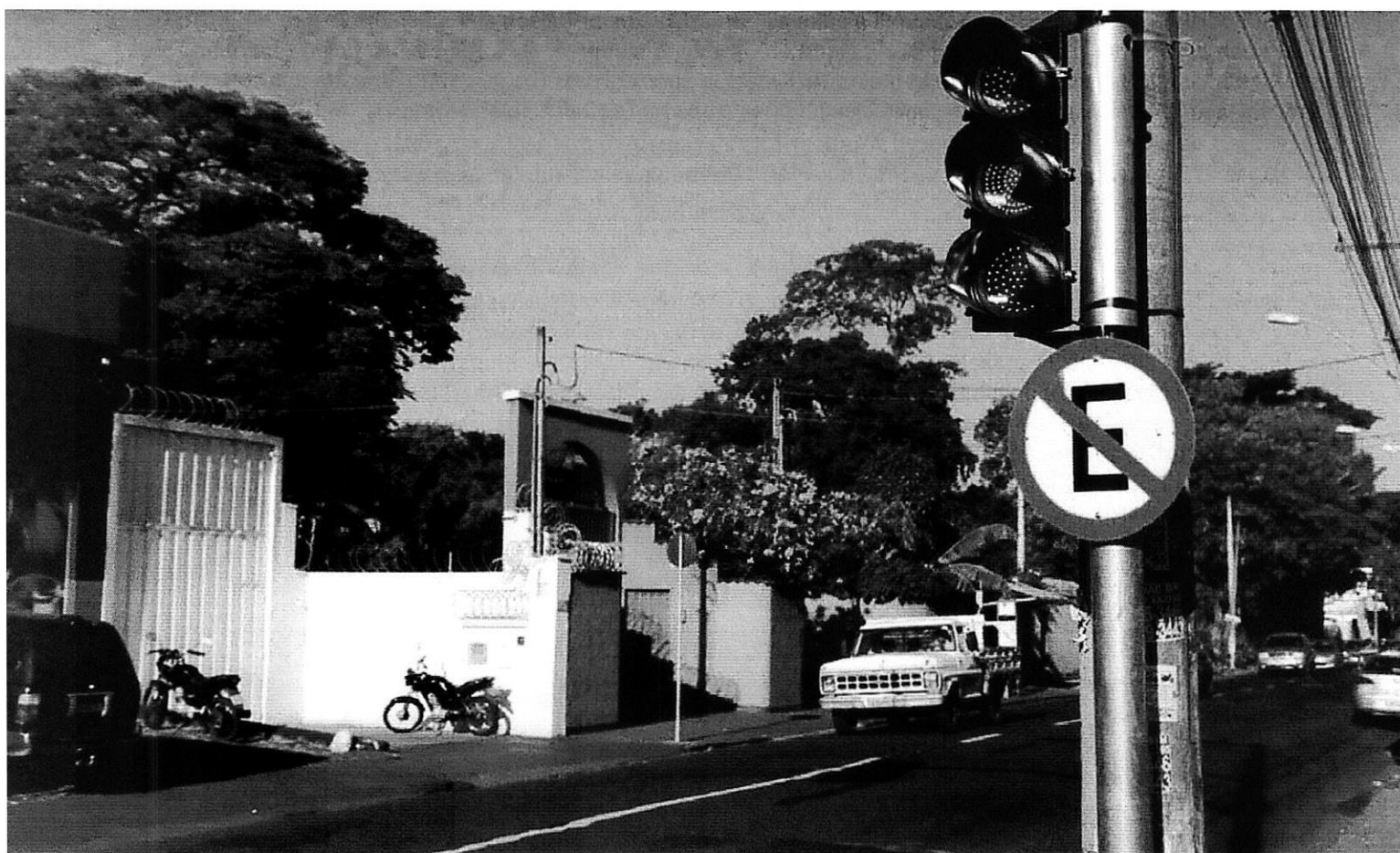
Indicador	
Disciplinar e dar eficiência ao transporte de cargas	
Alvo	Prazo
Transporte regulamentado	2026

55. Desenvolver diagnóstico do transporte de cargas

O plano do transporte de cargas deverá identificar as ações mais adequadas às necessidades de Ribeirão Preto considerando potenciais cenários de demanda e geração de impactos. Será analisada a introdução de medidas como: (i) intervalos de entregas; (ii) restrições de acesso; (iii) área de carga e descarga; (iv) uso de veículos alternativos; (v) microcentros de distribuição urbanos; (vi) controle especial para cargas superdimensionadas e perigosas. O planejamento do transporte de cargas deverá incluir a Pesquisa Origem-Destino de Cargas, que dará um panorama geral a respeito dos mais importantes polos de atração e produção de viagens, bem como os volumes transportados e a tipologia de veículos utilizada.

56. Definir zona de circulação de cargas urbanas

Serão estabelecidas regulamentações para a circulação de cargas urbanas, a partir das informações coletadas no diagnóstico do transporte de cargas. Essa iniciativa irá buscar a otimização de interesses e funções com a introdução de regras para regular o acesso e operação dos serviços logísticos. Dentre as opções a serem consideradas observam-se: (i) áreas especiais para carga e descarga em áreas de intensa demanda; (ii) intervalos de entregas; (iii) entregas restritas a horários e dias específicos e áreas de pedestres; (iv) áreas parcialmente ou totalmente protegidas da circulação de caminhões; (v) medidas de restrição à determinados padrões de veículos, considerando porte, ruído e emissão de poluentes; (vi) restrições de acordo com a infraestrutura urbana, como gargalos físicos.



DIRETRIZ 6 – Mobilidade Metropolitana



A Região Metropolitana de Ribeirão Preto – RMRP foi instituída pela Lei Complementar nº 1.290/2016. Composta por 34 municípios ela corresponde ao sexto maior aglomerado metropolitano do Estado de São Paulo, sendo o maior localizado fora da área da Macrometrópole Paulista¹⁶. Considerando seu *status* metropolitano, a região deve elaborar seu Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI, conforme previsto no Estatuto da Metrópole (Lei Federal nº 13.089/2015). Essa lei determina que o PDUI vise estabelecer as diretrizes gerais para o planejamento, gestão e execução das funções públicas e interesses comuns das regiões metropolitanas, dentre essas o transporte.

Ribeirão Preto é um indiscutível polo de atração regional que extrapola os limites da sua região metropolitana. Sua posição geográfica leva o município a exercer inclusive influência sobre a região do Triângulo Mineiro. A cidade é um reconhecido centro de serviços e destaca-se como um importante núcleo de saúde em escala nacional e também um polo educacional. Tais características tornam Ribeirão Preto um grande polo de atração de viagens. Assim, as soluções em mobilidade urbana devem considerar sua atratividade regional, facilitando as condições de transporte e acessibilidade locais.

Objetivo 9 – Inclusão de usuários regionais aos sistemas de transporte local

A lei que instituiu a RMRP define que o planejamento do transporte e do sistema viário regional seja realizado tanto pelo Estado quanto pelos Municípios que compõem a região metropolitana, criando, assim, competência concorrente entre os entes públicos. Já a operação do transporte coletivo metropolitano é de responsabilidade exclusiva do Estado. O planejamento municipal da mobilidade urbana de Ribeirão Preto não possui autonomia para interferir de maneira unilateral no planejamento metropolitano de transporte, que deve incluir múltiplos atores, o que não significa dizer que o Município não deva reclamar sua posição de destaque regional. Dessa forma, o PlanMob/RP ocupa-se em gerir somente seu próprio território, mas incluindo a problemática decorrente de sua importância metropolitana, como centro atrator de viagens.

Consequentemente, ele considera o desenvolvimento de uma estratégia para a inclusão de usuários externos (provenientes de outros municípios da RMRP ou ainda de outras áreas do Estado de São Paulo e fora dele) aos sistemas de transporte local. Sistemas de transporte urbanos que busquem eficiência e atratividade de usuários precisam considerar a facilidade de uso desses serviços. Assim, a inclusão de usuários regionais deverá prever a eliminação de potenciais barreiras bem como a definição de rotas e serviços adequados a essa demanda.

Meta 14 – Integrar usuários regionais aos sistemas de transporte local

A atratividade de viagens regionais verificadas no município de Ribeirão Preto deve ser considerada no planejamento do sistema de mobilidade urbana local. O Município precisa incluir usuários externos aos serviços de transporte internos, como forma de atingir um modelo mais sustentável de mobilidade urbana. Além disso, a realização das ações previstas nesse PlanMob/RP deverá tornar a cidade ainda mais atrativa a visitantes externos que precisam ser inseridos nos sistemas de transporte coletivo e ativos de transporte.

A correta inserção desses usuários deve se dar pela identificação de suas necessidades. Para tanto, será desenvolvido um diagnóstico que permitirá ao Município reconhecer as demandas externas para assim buscar as melhores soluções de oferta de transporte.

Lembra-se, pois, que extrapolando a exigência mínima da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, o Município se desafia a buscar um papel de protagonista dentro da região metropolitana a qual está inserido, o que se traduz em metas e ações que impliquem no fortalecimento regional. Acredita-se que a partir do tema da mobilidade urbana será estimulado o desenvolvimento econômico regional.

¹⁶ A Macrometrópole Paulista é composta pela aglomeração das regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas, Vale do Paraíba e Litoral Norte, Sorocaba e Baixada Santista.

Indicador	
Usuários regionais integrados aos sistemas de transporte local	
Alvo	Prazo
5%	2026

57. Desenvolver Diagnóstico da Mobilidade Regional de Ribeirão Preto

Por ter sido criada após a elaboração da Pesquisa Origem-Destino (2011), a RMRP não possui qualquer estudo que mapeie os centros de atração de viagens, ainda que se suspeite haver grande atratividade nas áreas de saúde e educação por causa da presença de importantes hospitais e universidades no Município.

Porém, para que sejam desenvolvidas políticas públicas mais assertivas é necessário que se confirme aquilo que, por hora, se especula. Assim, será realizada pesquisa com usuários dos centros de atração de viagens para se descobrir a origem, os modos de transporte e os locais de permanência/consumo desses usuários regionais. A partir desse primeiro diagnóstico, serão feitas análises de potencialidades, bem como problemas atuais e futuros que devam ser considerados.

58. Desenvolver estratégia de inserção de usuários regionais aos sistemas de transporte local

Um grande desafio para a mobilidade regional é garantir a homogeneidade das condições de mobilidade e acessibilidade entre população local e regional em Ribeirão Preto. Isso ocorre, porque os Municípios são responsáveis, individualmente, por atender as demandas locais, descuidando-se dos impactos gerados por esses deslocamentos intermunicipais, que exigem parcerias entre esses Municípios.

Por isso, espera-se trabalhar em conjunto com o Governo do Estado e demais Municípios da RMRP para estimular a integração da oferta do transporte público coletivo metropolitano aos sistemas locais. Uma iniciativa que poderia ser submetida ao debate é a formação de consórcios públicos para uniformizar a bilhetagem única regionalmente, garantindo mais conforto e eficiência aos usuários que dependem desse deslocamento intermunicipal diariamente.

Dessa forma, definir estratégias de comunicação e informações claras e objetivas a respeito das regras de uso e funcionalidade dos sistemas de transporte buscando ampliar a demanda de passageiros externos ao sistema deve ser preocupação comum a todos os integrantes da RMRP.

59. Monitorar resultados das iniciativas

Todas as iniciativas aprovadas pela RMRP devem ser acompanhadas de monitoramento constante e de avaliação dos resultados obtidos, tendo como objetivo principal a inclusão de usuários regionais aos sistemas de transporte local.

Aliado a outros objetivos do PlanMob/RP, espera-se publicar os resultados obtidos regionalmente para que seja dada toda a publicidade e transparência.

DESCRIÇÃO	METAS	INDICADOR	LINHA DE BASE	ALVO	PRAZO (metas)	AÇÕES	PRAZO (ações)	RESPONSÁVEL	RECURSOS
MOBILIDADE PARA PESSOAS									
Ruas acessíveis e seguras	Qualificar 25% das calçadas do município	Percentual de calçadas qualificadas	Zero	25%	2030	Elaborar Plano de Qualificação de Calçadas	2023	SPDU	levantar
						Desenvolver Manual de Calçadas	2023	SPDU	levantar
						Desenvolver Programa de Arborização de Calçadas	2022	SMA	-
						Implantar piloto de qualificação de calçadas	2022	SOP	R\$ 20.000.000,00 (PPA)
						Expandir a qualificação de calçadas para atingir 25% das calçadas da cidade	2030	SOP	R\$ 451.905.000,00
	Ampliar a qualidade do espaço público	Percepção dos usuários sobre a qualidade dos espaços públicos alvo	Não há medição	75% melhor	2026	Desenvolver Programa de Ruas Completas	2022	SPDU	-
						Implantar projeto piloto de Ruas Completas em duas vias selecionadas do Quadrilátero Central	2022	SPDU	levantar
						Expandir projeto piloto de Ruas Completas para 10 novas áreas	2026	SPDU	levantar
						Capacitar equipe técnica municipal para planejar ações dentro da Visão Zero	2022	SPDU	R\$ 1.000.000,00 (PPA)*
						Desenvolver estratégia de Visão Zero	2022	SPDU Transerp	-
	Zerar mortes no trânsito	Número de mortos no trânsito	25 mortes por 100 mil habitantes	Zero	2050	Criar áreas calmas nas centralidades urbanas	2023	Transerp	levantar
						Reduzir velocidade regulamentada em vias urbanas	2025	Transerp	levantar
						Qualificar sinalização de trânsito	2030	Transerp	levantar
						Ampliar a fiscalização de trânsito	2023	Transerp	levantar
						Realizar campanhas de comunicação para sensibilizar a sociedade a respeito da Visão Zero	2030	SPDU Transerp	R\$ 1.000.000,00 (PPA)*
Cidade ciclável	Aumentar a participação da bicicleta na divisão modal municipal	Viagens de bicicleta na divisão modal	3%	9%	2040	Desenvolver Plano Ribeirão Preto Ciclável	2023	SPDU	levantar
						Implantar 500 km de ciclovias e ciclofaixas em áreas consolidadas	2030	SOP	levantar
						Implantar 500 paraciclos em áreas de maior circulação de ciclistas e 100 bicicletários em equipamentos públicos	2030	SOP	R\$ 600.000,00 (PPA)
						Qualificar a sinalização viária em 500 km de vias dotadas de infraestrutura cicloviária	2030	Transerp	levantar
						Criar programa de compartilhamento de bicicletas	2024	SPDU	-
						Realizar campanhas de comunicação e eventos de promoção da bicicleta	2024	SPDU	R\$ 1.000.000,00 (PPA)*

OBJETIVOS	METAS	INDICADOR	LINHA DE BASE	ALVO	PRAZO (ANOS)	AÇÕES	PRAZO (ANOS)	RESPONSÁVEL	RECURSOS	
Uso racional do automóvel	Reduzir a participação dos modos individuais motorizados na divisão modal municipal	Viagens por modos individuais motorizados na divisão modal municipal	52%	22%	2040	Desenvolver Plano de Gestão de Demanda	2023	SPDU	-	
						Ampliar as áreas de estacionamentos rotativos incluindo centralidades fora do quadrilátero central	2025	Transerp	-	
						Implantar sistema eletrônico para estacionamentos rotativos contemplando a tarifa dinâmica em função da demanda por vagas	2024	Transerp	-	
						Criar bolsões de estacionamento integrados aos terminais periféricos ao longo dos corredores de transporte coletivo	2025	Transerp	levantar	
						Reduzir na LPUOS a obrigatoriedade de vagas para automóveis em edifícios construídos	2031	SPDU	-	
						Implantar taxa de congestionamento no quadrilátero central com tarifa dinâmica em função da demanda de viagens				
	Regulamentar a participação dos modos individuais motorizados no financiamento da infraestrutura dos modos ativos e coletivo de transporte	Implementação de política para destinação de recursos provenientes do uso dos modos individuais motorizados para financiar modos alternativos de transporte	Zero	Fontes de financiamento regulamentadas	2022	Criar Fundo Municipal de Mobilidade Urbana	2022	Governo	-	
	TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE QUALIDADE									
	Confortidade, Segurança e Condição de Transporte Público Coletivo	Aumentar a participação do transporte coletivo na divisão modal municipal	Viagens por transporte coletivo na divisão modal municipal	18%	30%	2040	Implantar 57 km de corredores de ônibus	2026	SOP	RS 119,6 milhões
Implantar faixas exclusivas de ônibus							2023	Transerp SOP	RS 50 milhões	
Qualificar pavimentação em vias de operação do transporte coletivo							2025	SOP	levantar	
Implantar terminais de ônibus							2024	SOP	RS 171,6 mi (PPA)	
Qualificar todos pontos de parada							2030	SOP	levantar	
Implantar sistema de ITS para melhorar a performance do transporte público coletivo							2023	Transerp	RS 24 milhões	
Estruturar a rede de ônibus seguindo o modelo tronco-alimentado							2024	Transerp	RS 500.000,00	
Destinar recursos do FUNDURB para financiar o Fundo de Mobilidade Urbana							2022	Governo	-	
Mobilidade para todos no transporte coletivo	Reduzir o impacto da tarifa do transporte coletivo na renda de seus usuários	Percentual da renda média dos usuários do transporte coletivo impactado pela tarifa do serviço	26%	6%	2035	Regulamentar a exploração de rendas acessórias para operadores do sistema de transporte coletivo	2022	Governo	-	
						Instituir o subsídio municipal da tarifa	2024	Governo	-	
						Avaliar a eficiência do modelo de gestão do transporte público coletivo	2025	Transerp	-	

OBJETIVOS	METAS	INDICADOR	UNIDADE BASE	ALVO	PRAZO (metas)	AÇÕES	PRAZO (ações)	RESPONSÁVEL	RECURSOS
Redução das emissões de gases de efeito estufa provenientes do transporte urbano	Reduzir as emissões do transporte urbano	Redução de poluentes emitidos pela queima de combustíveis fósseis provenientes do transporte urbano	1.287.793 t de CO2-eq	50%	2030	Realizar inventário de emissões de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa provenientes do transporte	2023	SMA	RS 120.000,00
						Adotar frota pública limpa	2030	Governo	levantar
						Elaborar Programa Municipal de Compartilhamento de Viagens - carpool	2023	SPDU	-
						Implantar piloto do Programa de Compartilhamento de Viagens	2024	SPDU	-
						Expandir piloto do Programa de Compartilhamento de Viagens	2024	SPDU	-
						Atrair para o município empresas de compartilhamento de veículos – car sharing	2024	SPDU	-
	Compor a frota de transporte coletivo exclusivamente com tecnologias limpas	Volume de poluentes emitidos pela operação da frota de transporte coletivo	4%	Zero	2040	Utilizar veículos de tecnologia não poluente nos corredores de transporte coletivo	2024	Governo	97,2 milhões
						Expandir veículos de tecnologia não poluente para toda a frota de ônibus municipal	2030	Governo	levantar
MOBILIDADE INTELIGENTE									
Monitoramento da mobilidade urbana	Operacionalizar plataforma pública e do Observatório da Mobilidade Urbana	Plataforma do Observatório da Mobilidade em operação	Não existe	Plataforma operante	2024	Capacitar equipe técnica municipal para manipular dados e trabalhar com protocolos de atualização de informações	2022	SPDU	RS 1.000.000,00 (PPA)*
						Construir banco de dados da mobilidade urbana com protocolos de atualização e monitoramento de indicadores e metas	2023	SPDU	-
						Realizar Pesquisa Origem-Destino (OD)	2024	SPDU	RS 2 milhões (PPA)
						Desenvolver plataforma do Observatório da Mobilidade Urbana	2024	SPDU	levantar
						Instituir o Conselho de Mobilidade Urbana	2022	Governo	-
	Qualificar os sistemas de informação e produção de dados de Mobilidade Urbana	Sistemas unificados de informação operantes	Não existe	Sistemas operantes	2024	Implantar Laboratório de Geotecnologia integrando às diferentes áreas da gestão pública	2024	Governo	levantar
						Implantar CCO - transporte coletivo e gerenciamento de tráfego	2024	Governo Transerp	levantar
EFICIÊNCIA LOGÍSTICA									
Transporte de cargas em harmonia com as atividades urbanas	Disciplinar e dar eficiência ao transporte de cargas	Transporte regulamentado	Não existe	Regulamentação em vigor	2026	Desenvolver diagnóstico do transporte de cargas	2025	SPDU Transerp	levantar
						Definir zona de circulação de cargas urbanas	2026	SPDU Transerp	-
MOBILIDADE METROPOLITANA									
Inclusão de usuários regionais nos sistemas de transporte local	Integrar usuários regionais aos sistemas de transporte local	Usuários regionais integrados aos sistemas de transporte local	Não existe controle	5%	2026	Desenvolver Diagnóstico da Mobilidade Regional de Ribeirão Preto	2024	SPDU	-
						Desenvolver estratégia de inserção de usuários regionais aos sistemas de transporte local	2025	SPDU Transerp	-
						Monitorar resultados das iniciativas	2028	SPDU	-